PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS **2014-2015-2016**

ADOPTÉ - CONSEIL D'ADMINISTRATION
8 NOVEMBRE 2013

L'AMT TRAVAILLE POUR VOUS

AMT

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
CCC	Commande centralisée de la circulation
CGP	Comité de gestion de portefeuille
CIT	Conseil municipal et intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CP	Canadien Pacifique
CN	Canadien National
COS	Centre d'opérations et de surveillance
CSEM	Commission des services électriques de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DAI	Dossier d'affaires initial
DAF	Dossier d'affaires final
DPS	Dossier de présentation stratégique
GES	Gaz à effet de serre
GPS	Gestion de projets standardisée
GRC	Gestion de la relation client [en anglais : *Customer Relationship Management* (CRM)]
IQ	Infrastructure Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OD	Origine-Destination
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PPP	Partenariat public-privé
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs
SIM	Service de sécurité incendie de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SPVM	Service de Police de la Ville de Montréal
SRB	Service rapide par bus
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TOD	*Transit-Oriented Development*

Sommaire

SYNTHÈSE DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS (PTI) 2014-2015-2016 8

FINANCEMENT DES PROJETS INSCRITS AU PTI 2014-2015-2016 14

PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF 17

MÉTHODOLOGIE 18

MOBILITÉ SIMPLIFIÉE 21

Mobilité et modes d'accès durables 22

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 23

Intermodalité dans les équipements métropolitains – Identification des aménagements requis – Étude 23

Vélos – Ajout de supports et d'abris 23

Vélostations – Programme de déploiement – Étude 23

ENVELOPPE DE CONCEPTS 23

Accessibilité pour les personnes à mobilité restreinte 24

PROJETS EN RÉALISATION 25

Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements 25

Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique 25

Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures 26

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 26

Accessibilité – Gare Centrale 26

Accessibilité – Terminus Centre-ville 26

ENVELOPPE DE CONCEPTS 26

Coordination intermodale et tarification 27

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 28

État du service en temps réel – Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information – Projet pilote 28

Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III 28

ENVELOPPE DE CONCEPTS 28

Qualité de service et information à la clientèle 29

PROJETS EN RÉALISATION 30

Cadre technologique de l'AMT – Amélioration 30

Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II 30

Mesures de sûreté – Amélioration 31

Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares 31

STI – Amélioration 32

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 32

Gestion documentaire 32

SAEIV aux terminus et aux stationnements incitatifs 32

Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains – Projet pilote 32

ENVELOPPE DE CONCEPTS 33

RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS **35**

Réseau de métro **37**

PROJET MAJEUR 39

Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau 39

ENVELOPPE DE CONCEPTS 40

Autres modes guidés **41**

PROJET MAJEUR 43

SLR sur le nouveau pont Champlain – Bureau de projet 43

ENVELOPPE DE CONCEPTS 43

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS **45**

Terminus et stationnements **47**

PROJETS EN RÉALISATION 49

Équipements métropolitains – Entretien majeur 49

RTMA – Acquisition de terrain 49

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 49

Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude 49

Terminus et stationnement Sainte-Julie 50

ENVELOPPE DE CONCEPTS 50

Voies réservées et mesures préférentielles **51**

PROJETS MAJEURS 53

Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée 53

Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles 53

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 54

Axe A-15 – Amélioration du transport collectif – Étude 54

ENVELOPPE DE CONCEPTS 54

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE **57**

Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien **59**

PROJETS MAJEURS ET PROJETS EN RÉALISATION 61

Centre d'entretien et site de garage Lachine 61

Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles 61

Matériel roulant – Réparations majeures 62

Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration 62

Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées 62

Voitures 700 – Révision 63

Voitures multiniveaux – Acquisition d'unités neuves 63

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 63

Voitures automotrices – Programme de réhabilitation mi-vie 63

Infrastructures communes **65**

PROJETS MAJEURS ET PROJETS EN RÉALISATION 67

Corridors du CP – Travaux d'infrastructures 67

Emprises ferroviaires et autres – Acquisition 67

Programme Réno-Tunnel 68

Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures 68

Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires 69

Trains de banlieue – Réparations majeures sur les cinq lignes 69
Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications 69
PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 70
Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I 70
Programme Réno-structures – Pont Cornwall 70
Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I 70
Tunnel Mont-Royal – Accroissement de la capacité – Étude 70
ENVELOPPE DE CONCEPTS 70
Ligne Deux-Montagnes 71
PROJET EN RÉALISATION 73
Jonction de l'Est – Étagement 73
PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 73
Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds 73
Gare Île-Bigras – Réhabilitation 73
ENVELOPPE DE CONCEPTS 74
Ligne Vaudreuil-Hudson 75
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 77
Gare Vaudreuil – Aménagement permanent 77
ENVELOPPE DE CONCEPTS 77
Ligne Saint-Jérôme 79
PROJET EN RÉALISATION 81
Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité 81
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 81
Ligne Saint-Jérôme – Réfection des quais 81
ENVELOPPE DE CONCEPTS 82
Ligne Mont-Saint-Hilaire 83
PROJET EN RÉALISATION 85
Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent 85
PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 85
Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité 85
ENVELOPPE DE CONCEPTS 86
Ligne Candiac 87
PROJETS EN RÉALISATION 89
Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent 89
Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires 89
PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE 90
Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain 90
Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I 90
ENVELOPPE DE CONCEPTS 90
Développement et consolidation du réseau 91
PROJETS MAJEURS 93
Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires 93
Train de l'Est (ligne Mascouche) 93
ENVELOPPE DE CONCEPTS 94

MESURES D'ATTÉNUATION **97**
PROJETS MAJEURS 98
Mesures d'atténuation 2013-2014 98
Mesures d'atténuation Turcot 2013-2014 99
ENVELOPPE DE CONCEPTS 99

ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS **101**

ANNEXE B AUTORISATIONS MINISTÉRIELLES **105**

L'enjeu vital pour notre région : une mobilité urbaine plus fluide

Depuis plusieurs années déjà, la congestion routière récurrente dans la région métropolitaine de Montréal vient nous rappeler au quotidien l'importance d'assurer une fluidité des déplacements pour la qualité de vie générale, mais aussi pour la santé économique de la région. Cette congestion se nourrit de la multiplication des entraves à la circulation, due aux importants travaux sur les axes de déplacements majeurs. Pour régler la situation, il faut travailler à trouver des solutions immédiates, tout en planifiant en amont des solutions plus durables à moyen et long terme. C'est ce que nous proposons dans notre Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2014-2015-2016.

LE CLIENT AU CŒUR DE NOS ACTIONS – Toutes nos actions, nous les menons dans un seul et unique but : offrir des services de transport collectif accessibles, efficaces et confortables à un nombre toujours plus important de personnes, qu'elles soient résidentes de la région métropolitaine de Montréal ou simplement de passage.

UNE APPROCHE RIGOUREUSE ET RESPONSABLE – S'inscrivant dans la lignée de la refonte entamée dans le PTI 2013-2014-2015, l'édition 2014-2015-2016 poursuit sur sa lancée de priorisation rigoureuse des projets. Le conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) s'est par ailleurs doté d'une Politique de gestion de projets, qui formalise la gouvernance ainsi que les processus en matière de gestion de projets.

LES GRANDS PROJETS – Nous travaillons sur deux niveaux : nous consolidons nos services, qui vont du maintien et du développement des infrastructures et des équipements à la modernisation de l'information à la clientèle ; nous préparons aussi, dès à présent, les services de demain.

La construction de notre sixième ligne de trains de banlieue, destinée à desservir la population de l'est de Montréal et de la couronne nord-est, est maintenant réalisée à plus de 75 % ; la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche), prévue d'ici la fin de 2014, approche donc à grands pas.

Avec nos partenaires, nous avons mené à bien l'avant-projet définitif du service rapide par autobus (SRB) prévu dans l'axe du boulevard Pie-IX à Montréal et Laval ; en 2014, nous travaillerons sur les plans et devis.

Pour marquer sa volonté d'électrifier les transports collectifs, le gouvernement du Québec a annoncé récemment deux grands projets : le SLR comme solution de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et le prolongement de la ligne bleue du métro, avec l'ajout de cinq stations, de Saint-Michel à Anjou. D'ici la fin 2013, l'équipe chargée du projet du SLR sera fin prête pour étudier les différentes options de tracés, monter le dossier d'affaires initial et établir les scénarios de financement de ce projet d'envergure. Et un nouveau Bureau de projet procédera, d'ici 2016, au montage du dossier d'affaires initial pour le prolongement de la ligne bleue, en adéquation avec la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

Par ailleurs, le ministre des Transports du Québec, M. Sylvain Gaudreault, a annoncé un programme d'investissement pour l'ajout sur deux ans de 208 km de voies réservées métropolitaines, dont 145 km sous la responsabilité directe de l'AMT, ce qui s'arrime parfaitement à notre Plan stratégique – Vision 2020.

EN CONCLUSION – Si les besoins sont clairement identifiés, et les plans prêts à être déployés, le financement disponible est cependant nettement insuffisant au regard des besoins grandissants. Il faut sans tarder baliser le niveau de contribution financière des clients, des municipalités, des gouvernements et des automobilistes, et songer à ouvrir la voie à d'autres sources de financement pour maintenir les actifs et réaliser les grands projets.

Plus qu'une alternative à l'auto-solo, le transport collectif doit devenir une évidence quand vient le temps de se déplacer. Ensemble, nous y travaillons, et nous y arriverons.

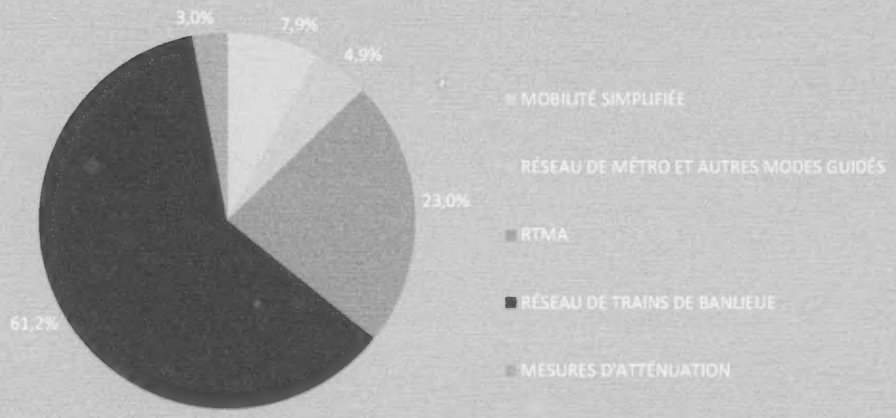
Nicolas Girard

Nicolas Girard
Président-directeur général

Synthèse du Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2014-2015-2016

Des investissements 2014-2015-2016 de 1 135,143 M$, dont 1 058,141 M$ pour les projets admissibles à une subvention.

Un budget 2014 de 526,460 M$, dont 482,522 M$ admissibles à une subvention.



INVESTISSEMENTS TOTAUX – Le total global des investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représente 2 632,064 M$. Il s'ajoute aux investissements inscrits dans les PTI des autres organismes de transport pour maintenir et développer les réseaux d'autobus locaux et de métro.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES – Pour 2014, l'AMT prévoit des contributions municipales de 44,600 M$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 8,8 % par rapport au budget 2013 (TABLEAU 2). Ce Fonds sert à financer la part des immobilisations payable par l'AMT. L'augmentation des contributions municipales découle de la hausse importante du rôle d'évaluation foncière.

TABLEAU 1 – Sommaire du PTI 2014-2015-2016 de l'AMT

(en millions de $)	PROJETS EN COURS DÉPENSES AU 01/01/2014	PROJETS 2014-2015-2016	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL	%
MOBILITÉ SIMPLIFIÉE					
Mobilité et modes d'accès durables	2,052	3,852	–	5,904	4,9
Accessibilité pour les personnes à mobilité restreinte	3,882	40,438	0,103	44,423	36,8
Coordination intermodale et tarification	3,675	6,483	2,444	12,602	10,4
Qualité de service et information à la clientèle	15,428	38,027	4,331	57,786	47,9
TOTAL	**25,037**	**88,800**	**6,878**	**120,715**	**100,0**
RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS					
Réseau de métro	30,265	30,580	–	60,845	68,5
Autres modes guidés	3,775	24,252	–	28,027	31,5
TOTAL	**34,040**	**54,832**	**–**	**88,872**	**100,0**
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS					
Terminus et stationnements	2,353	35,482	–	37,835	7,4
Voies réservées et mesures préférentielles	18,160	223,385	231,430	472,975	92,6
TOTAL	**20,513**	**258,867**	**231,430**	**510,810**	**100,0**
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE					
Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien	104,081	258,704	164,824	527,609	28,4
Infrastructures communes	39,947	249,442	56,488	345,877	18,6
Ligne Deux-Montagnes	56,775	14,813	43,813	115,401	6,2
Ligne Vaudreuil-Hudson	3,246	13,643	–	16,889	0,9
Ligne Saint-Jérôme	39,363	12,752	–	52,115	2,8
Ligne Mont-Saint-Hilaire	10,509	14,901	–	25,410	1,4
Ligne Candiac	19,922	35,223	–	55,145	2,9
Développement et consolidation du réseau					
Train de l'Est (ligne Mascouche)	625,072	71,228	–	696,300	37,4
Autres	7,008	18,221	–	25,229	1,4
TOTAL	**905,923**	**688,927**	**265,125**	**1 859,975**	**100,0**
MESURES D'ATTÉNUATION					
Mesures d'atténuation	7,975	33,717	–	41,692	100,0
RÉSERVE	**–**	**10,000**	**–**	**10,000**	**100,0**
TOTAL GLOBAL	**993,488**	**1 135,143**	**503,433**	**2 632,064***	**100,0**

** Ce total exclut le montant confidentiel du projet MRO 0013 Voitures automotrices – Programme de réhabilitation mi-vie, pour des raisons de protection du budget au marché.*

TABLEAU 2 – Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

	PRÉVISION 2015		BUDGET 2014		BUDGET 2013		VARIATION	VARIATION
(en milliers de $)	$	%	$	%	$	%	2015 / 2014	2014 / 2013
Conseil d'agglomération de Montréal	26 094	54,9%	24 531	55,0%	22 534	55,0%	6,4%	8,9%
Conseil d'agglomération de Longueuil	4 878	10,3%	4 516	10,1%	4 154	10,1%	8,0%	8,7%
Ville de Laval	4 668	9,8%	4 360	9,8%	4 009	9,8%	7,1%	8,8%
Couronne sud	4 095	8,6%	3 840	8,6%	3 511	8,6%	6,6%	9,4%
Couronne nord	6 555	13,8%	6 137	13,8%	5 676	13,8%	6,8%	8,1%
Couronne ouest	1 282	2,7%	1 215	2,7%	1 114	2,7%	5,5%	9,0%
TOTAL	**47 573**	**100,0%**	**44 600**	**100,0%**	**40 998**	**100,0%**	**6,7%**	**8,8%**

TABLEAU 3 – PTI 2014-2015-2016

	(en millions de $)	% MTQ	AVANT 2014	2014	2015	2016	TOTAL 14-15-16	APRÈS 2016	GRAND TOTAL
	MOBILITÉ SIMPLIFIÉE								
	MOBILITÉ ET MODES D'ACCÈS DURABLES								
	Projets en planification et ingénierie								
IFR 0122	Intermodalité dans les équipements métropolitains – Identification des aménagements requis – Étude	–	0,393	0,241	0,131	–	0,372	–	0,765
IFR 0081	Vélos – Ajout de supports et d'abris	75	0,049	0,137	0,137	0,096	0,370	–	0,419
IFR 0083	Vélostations – Programme de déploiement – Étude	–	0,056	0,264	–	–	0,264	–	0,320
	Enveloppe de concepts								
	Mobilité et modes d'accès durables	–	1,554	1,322	1,334	0,190	2,846	–	4,400
	SOUS-TOTAL		2,052	1,964	1,602	0,286	3,852	–	5,904
	ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RESTREINTE								
	Projets en réalisation								
IFR 0005	Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements	75	0,814	2,767	2,689	2,560	8,016	–	8,830
IFR 0104	Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique	75	0,689	1,794	2,774	0,471	5,039	0,103	5,831
IFR 0105	Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures	75	1,353	1,055	3,167	1,549	5,771	–	7,124
	Projets en planification et ingénierie								
IFR 0093	Accessibilité – Gare Centrale	75	0,441	1,319	5,496	5,563	12,378	–	12,819
IFR 0100	Accessibilité – Terminus Centre-ville	75	0,585	3,569	5,065	–	8,634	–	9,219
	Enveloppe de concepts								
	Accessibilité pour les personnes à mobilité restreinte	–	–	0,200	0,200	0,200	0,600	–	0,600
	SOUS-TOTAL		3,882	10,704	19,391	10,343	40,438	0,103	44,423
	COORDINATION INTERMODALE ET TARIFICATION								
	Projets en planification et ingénierie								
TI 0018	État du service en temps réel – Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information – Projet pilote	–	0,571	0,446	0,227	–	0,673	–	1,244
TI 0013	Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III	75	3,104	1,283	3,180	1,247	5,710	2,444	11,258
	Enveloppe de concepts								
	Coordination intermodale et tarification	–	–	0,100	–	–	0,100	–	0,100
	SOUS-TOTAL		3,675	1,829	3,407	1,247	6,483	2,444	12,602
	QUALITÉ DE SERVICE ET INFORMATION À LA CLIENTÈLE								
	Projets en réalisation								
TI 0014 / IFR 0165 / IFR 0166 / IFR 0167	Cadre technologique de l'AMT – Amélioration	–	–	3,800	3,800	4,500	12,100	–	12,100
TI 0015	Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II	75	12,930	0,272	–	–	0,272	–	13,202
SUR 0007	Mesures de sûreté – Amélioration	Variable	–	0,950	1,105	0,536	2,591	–	2,591
IFR 0080	Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares	75	1,679	2,064	1,585	0,901	4,550	4,331	10,560
IFR 0159	STI – Amélioration	75	–	3,200	3,200	5,200	11,600	–	11,600
	Projets en planification et ingénierie								
TI 0025	Gestion documentaire	–	0,134	1,593	–	–	1,593	–	1,727
TI 0005	SAEIV aux terminus et aux stationnements incitatifs	75	0,612	0,344	2,096	1,918	4,358	–	4,970
TI 0022	Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains – Projet pilote	–	0,073	0,183	0,080	–	0,263	–	0,336
	Enveloppe de concepts								
	Qualité de service et information à la clientèle	–	–	0,300	0,200	0,200	0,700	–	0,700
	SOUS-TOTAL		15,428	12,706	12,066	13,255	38,027	4,331	57,786
	TOTAL		**25,037**	**27,203**	**36,466**	**25,131**	**88,800**	**6,878**	**120,715**

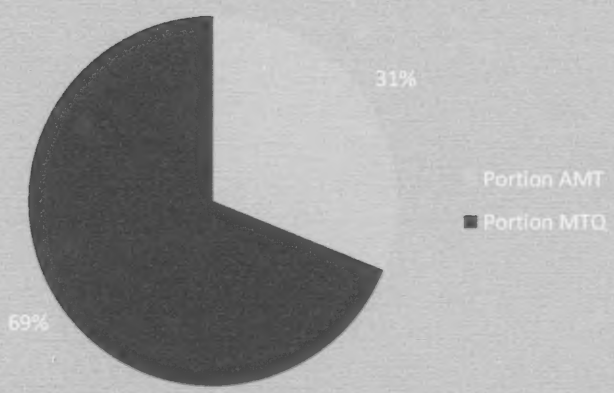
	(en millions de $)	% MTQ	AVANT 2014	2014	2015	2016	TOTAL 14-15-16	APRÈS 2016	GRAND TOTAL
	RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS								
	RÉSEAU DE MÉTRO								
	Projet majeur								
PLA 0001	Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau	100	30,265	15,790	14,572	0,018	30,380	–	60,645
	Enveloppe de concepts								
	Réseau de métro	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		30,265	15,990	14,572	0,018	30,580	–	60,845
	AUTRES MODES GUIDÉS								
	Projet majeur								
IFR 0146	SLR sur le nouveau pont Champlain – Bureau de projet	100	3,775	8,759	15,293	–	24,052	–	27,827
	Enveloppe de concepts								
	Autres modes guidés	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
	SOUS-TOTAL		3,775	8,959	15,293	–	24,252	–	28,027
	TOTAL		**34,040**	**24,949**	**29,865**	**0,018**	**54,832**	**–**	**88,872**
	RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS								
	TERMINUS ET STATIONNEMENTS								
	Projets en réalisation								
MRO 0014	Équipements métropolitains – Entretien majeur	–	–	1,105	1,132	1,160	3,397	–	3,397
JUR 0003	RTMA – Acquisition de terrain	75	–	5,165	6,843	6,198	18,206	–	18,206
	Projets en planification et ingénierie								
IFR 0158	Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude	–	0,003	0,439	–	–	0,439	–	0,442
IFR 0034	Terminus et stationnement Sainte-Julie	75	1,415	6,592	3,283	–	9,875	–	11,290
	Enveloppe de concepts								
	Terminus et stationnements	–	0,935	2,382	1,183	–	3,565	–	4,500
	SOUS-TOTAL		2,353	15,683	12,441	7,358	35,482	–	37,835
	VOIES RÉSERVÉES ET MESURES PRÉFÉRENTIELLES								
	Projets majeurs								
IFR 0053	Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée	75	13,330	11,066	12,645	47,856	71,567	231,430	316,327
IFR 0164	Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles	100	1,925	50,000	50,000	48,075	148,075	–	150,000
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0022	Axe A-15 – Amélioration du transport collectif – Étude	–	0,543	0,234	0,071	–	0,305	–	0,848
	Enveloppe de concepts								
	Voies réservées et mesures préférentielles	–	2,362	1,561	1,517	0,360	3,438	–	5,800
	SOUS-TOTAL		18,160	62,861	64,233	96,291	223,385	231,430	472,975
	TOTAL		**20,513**	**78,544**	**76,674**	**103,649**	**258,867**	**231,430**	**510,810**
	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE								
	FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN								
	Projets majeurs et projets en réalisation								
IFR 0074	Centre d'entretien et site de garage Lachine	75	37,562	8,742	63,728	8,768	81,238	–	118,800
IFR 0028	Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles	75	42,923	6,484	14,932	45,427	66,843	160,034	269,800
MRO 0018	Matériel roulant – Réparations majeures	–	–	1,884	0,435	0,220	2,539	–	2,539
MRO 0001	Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration	–	4,408	1,718	0,709	–	2,427	–	6,835
MRO 0017	Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées	75	6,762	10,262	8,439	2,280	20,981	–	27,743
MRO 0008	Voitures 700 – Révision	–	12,356	0,867	–	–	0,867	–	13,223
MRO 0002	Voitures multiniveaux – Acquisition d'unités neuves	75	0,070	37,600	41,609	4,600	83,809	4,790	88,669
	Projet en planification et ingénierie								
MRO 0013	Voitures automotrices – Programme de réhabilitation mi-vie	75	–	–	–	–	–	–	Confidentiel
	SOUS-TOTAL		104,081	67,557	129,852	61,295	258,704	164,824	527,609

	(en millions de $)	% MTQ	AVANT 2014	2014	2015	2016	TOTAL 14-15-16	APRÈS 2016	GRAND TOTAL
	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)								
	INFRASTRUCTURES COMMUNES								
	Projets majeurs et projets en réalisation								
MRO 0006	Corridors du CP – Travaux d'infrastructures	75	9,226	0,986	–	–	0,986	–	10,212
JUR 0001 / JUR 0002	Emprises ferroviaires et autres – Acquisition	Variable	–	117,206	5,467	3,179	125,852	–	125,852
IFR 0109	Programme Réno-Tunnel	75	7,353	5,582	4,125	7,940	17,647	–	25,000
IFR 0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures	75	6,674	10,247	11,368	9,731	31,346	–	38,020
IFR 0076	Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires	75	11,175	13,722	12,320	–	26,042	–	37,217
MRO 0015	Trains de banlieue – Réparations majeures sur les cinq lignes	–	–	4,851	4,973	5,097	14,921	–	14,921
TI 0017	Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications	75	1,388	1,656	–	–	1,656	–	3,044
	Projets en planification et ingénierie								
IFR 0077	Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I	75	0,957	0,816	0,196	0,057	1,069	56,039	58,065
IFR 0089	Programme Réno-structures – Pont Cornwall	75	0,608	10,392	–	–	10,392	–	11,000
MRO 0007	Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I	75	1,148	3,538	6,316	6,226	16,080	0,449	17,677
IFR 0027	Tunnel Mont-Royal – Accroissement de la capacité – Étude	–	0,513	0,056	–	–	0,056	–	0,569
	Enveloppe de concepts								
	Infrastructures communes	–	0,905	1,980	1,415	–	3,395	–	4,300
	SOUS-TOTAL		39,947	171,032	46,180	32,230	249,442	56,488	345,877
	LIGNE DEUX-MONTAGNES								
	Projet en réalisation								
IFR 0054	Jonction de l'Est – Étagement	75	54,310	5,290	–	–	5,290	–	59,600
	Projets en planification et ingénierie								
IFR 0004	Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	75	2,171	0,382	1,674	5,260	7,316	43,813	53,300
IFR 0030	Gare Île-Bigras – Réhabilitation	75	0,206	0,086	1,909	–	1,995	–	2,201
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Deux-Montagnes	–	0,088	0,212	–	–	0,212	–	0,300
	SOUS-TOTAL		56,775	5,970	3,583	5,260	14,813	43,813	115,401
	LIGNE VAUDREUIL-HUDSON								
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0086	Gare Vaudreuil – Aménagement permanent	75	2,030	1,359	6,182	5,498	13,039	–	15,069
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Vaudreuil-Hudson	–	1,216	0,347	0,257	–	0,604	–	1,820
	SOUS-TOTAL		3,246	1,706	6,439	5,498	13,643	–	16,889
	LIGNE SAINT-JÉRÔME								
	Projet en réalisation								
IFR 0006	Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	75	37,874	5,241	–	–	5,241	–	43,115
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0070	Ligne Saint-Jérôme – Réfection des quais	75	0,029	0,257	2,643	3,571	6,471	–	6,500
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Saint-Jérôme	–	1,460	1,040	–	–	1,040	–	2,500
	SOUS-TOTAL		39,363	6,538	2,643	3,571	12,752	–	52,115

	(en millions de $)	% MTQ	AVANT 2014	2014	2015	2016	TOTAL 14-15-16	APRÈS 2016	GRAND TOTAL
	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)								
	LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE								
	Projet en réalisation								
IFR 0007	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	75	6,560	1,080	–	–	1,080	–	7,640
	Projet en planification et ingénierie								
IFR 0064	Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	75	3,946	12,974	–	–	12,974	–	16,920
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Mont-Saint-Hilaire	–	0,003	0,324	0,523	–	0,847	–	0,850
	SOUS-TOTAL		10,509	14,378	0,523	–	14,901	–	25,410
	LIGNE CANDIAC								
	Projets en réalisation								
IFR 0009	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	75	2,875	4,125	–	–	4,125	–	7,000
IFR 0012	Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires	75	7,042	2,170	5,007	5,582	12,759	–	19,801
	Projets en planification et ingénierie								
IFR 0011	Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain	–	1,130	0,033	1,181	–	1,214	–	2,344
IFR 0002	Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I	75	8,577	4,009	8,403	0,011	12,423	–	21,000
	Enveloppe de concepts								
	Ligne Candiac	–	0,298	4,702	–	–	4,702	–	5,000
	SOUS-TOTAL		19,922	15,039	14,591	5,593	35,223	–	55,145
	DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU								
	Projets majeurs								
IFR 0060	Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires	75	5,815	1,945	8,427	7,042	17,414	–	23,229
IFR 0125 / IFR 0092	Train de l'Est (ligne Mascouche)	75	625,072	71,228	–	–	71,228	–	696,300
	Enveloppe de concepts								
	Développement et consolidation du réseau	–	1,193	0,404	0,403	–	0,807	–	2,000
	SOUS-TOTAL		632,080	73,577	8,830	7,042	89,449	–	721,529
	TOTAL		**905,923**	**355,797**	**212,641**	**120,489**	688,927	**265,125**	**1 859,975**
	MESURES D'ATTÉNUATION								
	Projets majeurs								
IFR 0157	Mesures d'atténuation 2013-2014	100	3,460	10,264	–	–	10,264	–	13,724
IFR 0156	Mesures d'atténuation Turcot 2013-2014	100	4,515	8,453	–	–	8,453	–	12,968
	Enveloppe de concepts								
	Mesures d'atténuation 2014-2015	100	–	11,250	3,750	–	15,000	–	15,000
	TOTAL		**7,975**	**29,967**	**3,750**	–	33,717	–	**41,692**
	RÉSERVE		–	**10,000**	–	–	**10,000**	–	**10,000**
	TOTAL GLOBAL		**993,488**	**526,460**	**359,396**	**249,287**	1 135,143	**503,433**	**2 632,064**

Financement des projets inscrits au PTI 2014-2015-2016

SUBVENTION GOUVERNEMENTALE – Pour la majorité des projets, le ministère des Transports du Québec (MTQ) assume 75 % des dépenses admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.



Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie des investissements non subventionnée par le MTQ. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales, à raison de 0,01 $ par 100 $ du rôle d'évaluation foncière, qui totaliseront 44,600 M$ en 2014.

Le PTI 2014-2015-2016 présente des investissements triennaux de 1 135,143 M$, dont 1 058,141 M$ pour les projets admissibles à une subvention. Le budget des projets pour 2014 est de 526,460 M$, dont 482,522 M$ admissibles à une subvention. Le total global des investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représente 2 632,064 M$. Les disponibilités du Fonds d'immobilisations sont actuellement insuffisantes pour couvrir l'ensemble de ces prévisions budgétaires.

Comme cela a été souligné à plusieurs reprises au cours des dernières années, et soulevé dans le cadre des consultations menées en mai 2013 par le gouvernement du Québec en vue de la nouvelle Politique québécoise de mobilité durable, des solutions doivent être apportées au problème du financement du transport collectif dans la région métropolitaine. Les besoins, tant en matière de maintien d'actifs que de développement, ont été identifiés et chiffrés par plusieurs partenaires, dont l'AMT.

Ces besoins sont importants et sans l'élargissement des sources actuelles de financement ou la mise en œuvre de nouvelles, les plans de maintien et de développement de l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT) de la région métropolitaine sont compromis. C'est pourquoi des avenues de financement stables, récurrentes et indexées ont été proposées au gouvernement du Québec.

L'AMT est confrontée à un sérieux problème de liquidités du Fonds d'immobilisations métropolitain (GRAPHIQUE 1). Cela dit, même si elle limite ses activités seulement aux projets en cours de réalisation, les revenus actuels du Fonds d'immobilisations sont clairement insuffisants et ne combleront pas toutes les dépenses nettes.

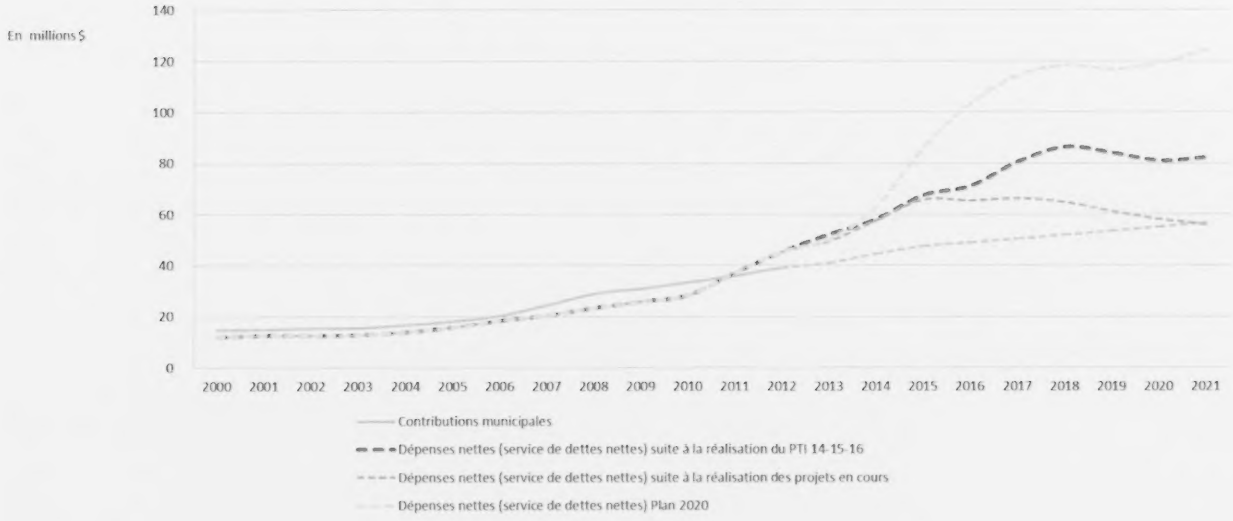
Par conséquent, dans l'hypothèse de la matérialisation de tous les investissements présentés au PTI 2014-2015-2016, selon les échéanciers prévus (TABLEAU 4) et en tenant compte des liquidités anticipées du Fonds d'immobilisations métropolitain, l'AMT sera confrontée à un déficit de 12,037 M$ en 2016 (GRAPHIQUE 2), si les paramètres de financement ne sont pas modifiés.

Les défis de financement de l'AMT sont importants. Malgré le fait que l'AMT travaille à définir une méthodologie de priorisation des projets et les grands principes établis dans le cadre de la Gestion de projets standardisée (GPS), des sources de revenus additionnels sont requises.

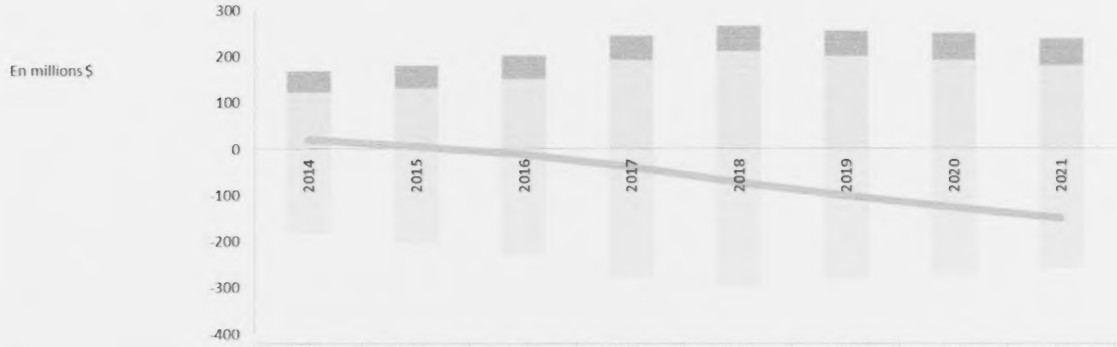
TABLEAU 4 – Financement des projets inscrits au PTI 2014-2015-2016

(en millions de $)	RÉFÉRENCE INTERNE	% MTQ	PTI 14-15-16	SERVICE DE DETTE NET ADDITIONNEL PROJETÉ		
PROJETS				2015	2016	2017
Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau	**PLA** 0001	100	60,645	–	0,695	1,389
Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée	**IFR** 0053	75	316,327	–	–	3,331
Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles	**IFR** 0164	100	150,000	0,000	0,000	0,000
Centre d'entretien et site de garage Lachine	**IFR** 0074	75	118,800	0,994	1,988	1,988
Centre d'entretien et site de garage Pointe Saint-Charles	**IFR** 0028	75	269,800	–	–	2,515
Voitures 3000 – Acquisition d'unités neuves	**MRO** 0002	75	88,669	–	–	0,947
Emprises ferroviaires et autres – Acquisition	**JUR** 0001 **JUR** 0002	75	125,852	7,416	7,574	7,733
Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I	**IFR** 0077	75	58,065	–	–	0,620
Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures	**IFR** 0088	75	38,020	–	0,384	0,768
Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires	**IFR** 0076	75	37,217	0,331	0,662	0,662
Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	**IFR** 0004	75	53,300	0,352	0,352	0,914
Jonction de l'Est – Étagement	**IFR** 0054	75	59,600	0,488	0,488	0,488
Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	**IFR** 0006	75	43,115	0,362	0,362	0,362
Train de l'Est (ligne Mascouche)	**IFR** 0125 **IFR** 0092	75	696,300	5,653	5,653	5,653
Études		0, 75	40,550	0,496	0,716	0,781
Projets de 10 M$ à 30 M$		0, 75, 100	385,059	2,406	4,632	7,182
Projets de 1 M$ à 10 M$		0, 75	86,632	2,157	3,616	4,137
Projets de moins de 1 M$		0, 75	4,113	0,036	0,048	0,482
TOTAL			2 637,064	**20,691**	**27,169**	**39,952**

GRAPHIQUE 1 – Prévision des dépenses nettes pour le Fonds d'immobilisations pour la période de 2000 à 2021



GRAPHIQUE 2 – Prévisions des mouvements d'encaisse pour le Fonds d'immobilisations pour la période de 2014 à 2021

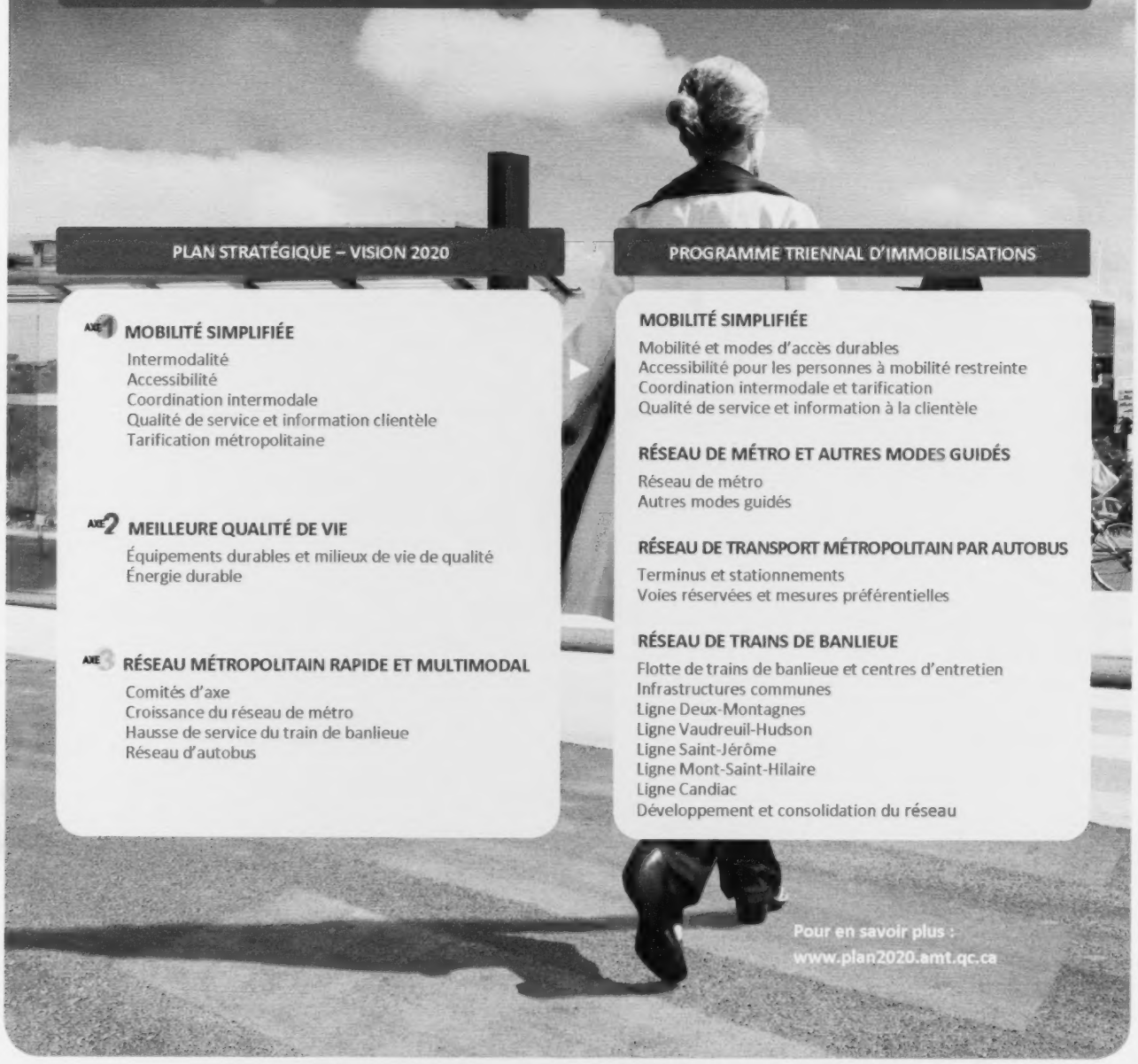


	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Contributions municipales RFU	44,600	47,573	49,000	50,470	51,984	53,544	55,150	56,805
Subventions totales du MTQ	124,731	133,580	153,709	194,787	213,201	202,215	194,650	181,911
Service de dette total	-180,312	-198,481	-221,770	-272,057	-294,030	-279,463	-268,846	-253,969
Solde cumulatif des liquidités	20,649	5,733	-12,037	-38,756	-72,160	-101,698	-126,577	-150,971

PLAN STRATÉGIQUE
de développement du transport collectif

VISION 2020

Le Plan stratégique – Vision 2020 sert de point d'ancrage aux projets et études inscrits au PTI 2014-2015-2016. Chaque projet ou étude se réfère à un axe stratégique spécifique, tout en répondant à la philosophie d'ensemble du plan. Toutes ces initiatives participent ainsi à la construction d'un réseau de transport collectif métropolitain de plus en plus rapide, convivial et accessible pour la clientèle.



PLAN STRATÉGIQUE – VISION 2020

AXE 1 MOBILITÉ SIMPLIFIÉE

Intermodalité
Accessibilité
Coordination intermodale
Qualité de service et information clientèle
Tarification métropolitaine

AXE 2 MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

Équipements durables et milieux de vie de qualité
Énergie durable

AXE 3 RÉSEAU MÉTROPOLITAIN RAPIDE ET MULTIMODAL

Comités d'axe
Croissance du réseau de métro
Hausse de service du train de banlieue
Réseau d'autobus

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

MOBILITÉ SIMPLIFIÉE

Mobilité et modes d'accès durables
Accessibilité pour les personnes à mobilité restreinte
Coordination intermodale et tarification
Qualité de service et information à la clientèle

RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS

Réseau de métro
Autres modes guidés

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

Terminus et stationnements
Voies réservées et mesures préférentielles

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien
Infrastructures communes
Ligne Deux-Montagnes
Ligne Vaudreuil-Hudson
Ligne Saint-Jérôme
Ligne Mont-Saint-Hilaire
Ligne Candiac
Développement et consolidation du réseau

Pour en savoir plus :
www.plan2020.amt.qc.ca

Méthodologie

Poursuivant la refonte entamée dans le PTI 2013-2014-2015, l'édition 2014-2015-2016 intègre des lignes directrices additionnelles concernant la présentation budgétaire des projets. À la faveur des prochaines éditions du PTI, l'AMT continuera à raffiner sa méthodologie afin notamment d'intégrer les orientations gouvernementales qui découleront de la nouvelle Politique québécoise de mobilité durable du gouvernement du Québec.

POLITIQUE DE GESTION DE PROJETS – Le conseil d'administration de l'AMT s'est doté d'une Politique de gestion de projets, qui formalise la gouvernance ainsi que les processus en matière de gestion de projets. Il y est également fait mention des transferts de fonds pouvant être effectués en cours d'année.

TRANSFERT BUDGÉTAIRE – La Politique de gestion de projets prévoit des règles en matière de transferts de fonds pouvant être effectués entre différents projets. Les transferts sont autorisés en fonction du cycle de vie des projets, de la clarification de certaines incertitudes en cours d'année ou de tout autre motif jugé pertinent par les instances désignées dans la politique.

RÉSERVE – L'AMT a provisionné au PTI une réserve non cumulative de 10 M$, qui a pour objectif de répondre aux éventuels besoins non prévus durant l'exercice en cours.

PLAN STRATÉGIQUE – Dans le présent document, le recoupement des projets en fonction des axes stratégiques a été mis en évidence à l'aide de pastilles de couleur.

CLASSEMENT DES PROJETS – Les projets sont répartis en quatre catégories, en fonction de leur position dans leur cycle de vie. Les budgets présentés pour chaque projet du PTI reflètent généralement l'étape à laquelle se situe le projet et s'appuient sur les meilleures estimations disponibles. Cette approche est en lien avec les orientations du Secrétariat du Conseil du Trésor, qui demande à ce que les projets soient catégorisés selon qu'ils en sont à l'étape d'étude, de planification ou de réalisation.

Enveloppe de concepts : Cette catégorie regroupe généralement les projets qui en sont à la première étape de leur cycle de vie, soit la phase conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de lancer les études plus approfondies. Les budgets de ces projets sont ainsi consolidés dans une enveloppe.

Projets en planification et ingénierie : Cette catégorie regroupe les projets ayant atteint la phase d'avant-projet, avec des budgets d'études qui leur sont propres.

Projets en réalisation : Cette catégorie comprend, de manière générale, les projets pour lesquels des plans et devis sont en cours d'élaboration ou achevés et pour lesquels sont présentés des coûts de réalisation ainsi qu'un descriptif.

Projets majeurs : Cette catégorie présente les projets détaillés dans le PTI, en raison du caractère stratégique qu'ils revêtent.

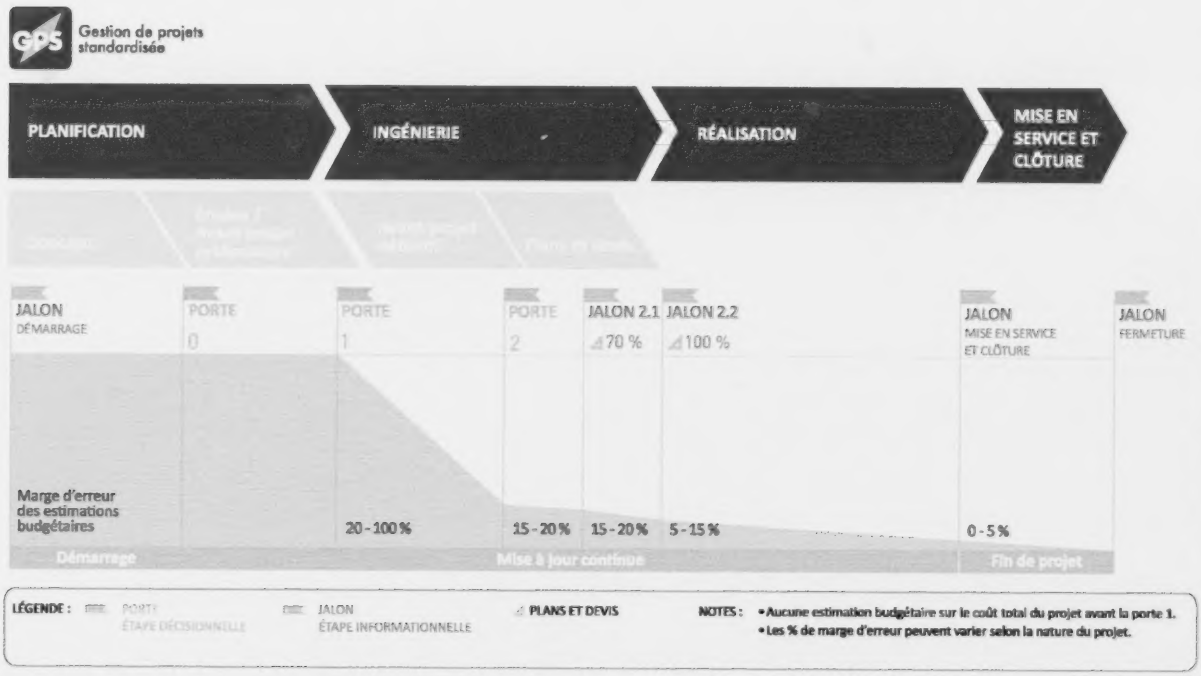
GPS – L'AMT poursuit le déploiement engagé en 2012. Basée sur les meilleures pratiques de l'industrie, cette méthodologie intègre l'ensemble des processus associés à la gestion de projets ; elle tient également compte des normes, politiques ou programmes auxquels plusieurs projets de l'AMT sont assujettis, dont la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

Plusieurs des processus concernant la GPS ont été déployés dans le progiciel de gestion intégré afin de maximiser, en temps réel, le partage d'information sur les projets, de la vue d'ensemble jusqu'au contrôle des coûts et des échéanciers.

Cycle de vie des projets : Selon les principes établis dans le cadre de la GPS, le cycle de vie des projets de l'AMT se définit en quatre phases : la planification, l'ingénierie, la réalisation, ainsi que la mise en service et la clôture. Au cours de chacune de ces phases, le projet fait l'objet de plusieurs points de revue et décision, appelés portes et jalons, qui permettent aux gestionnaires de revoir le projet à des moments clés de son cycle de vie et de prendre ainsi la meilleure décision quant à sa poursuite. Les critères de décision considérés lors de ces points de revue tiennent compte notamment de :

- l'alignement du projet aux axes stratégiques du Plan stratégique – Vision 2020 ;
- l'ampleur de la contribution du projet (bénéfices) et des coûts estimés ;
- la disponibilité des ressources financières et humaines nécessaires ;
- la faisabilité technique ;
- le niveau d'acceptabilité des risques.

Icônes : Dans le présent document, une icône identifie la prochaine porte ou le prochain jalon que le projet devra franchir. L'icône Revue trimestrielle identifie les projets revêtant un caractère particulier pour lequel le processus d'approbation standard de la GPS est moins adapté. Ces derniers projets feront plutôt l'objet d'une revue périodique par le Comité de gestion de portefeuille (CGP). Pour les projets dont le déroulement s'effectue par lot, la porte ou le jalon le plus avancé des phases planification, ingénierie et réalisation détermine l'icône présentée. Un logo coloré signifie que le projet a fait l'objet d'une revue de projet au CGP. Un logo grisé signifie que le projet n'a pas encore été présenté au CGP et sera intégré au processus de revue de projet lorsqu'il atteindra une porte ou un jalon.



Mobilité simplifiée

La complexification croissante de la chaîne de déplacements rend essentielle la question du cheminement de la clientèle sur le réseau de transport collectif métropolitain. Selon les données de l'enquête Origine-Destination (OD) 2008, près de la moitié des clients du service de transport collectif dans la région a recours à plus d'un mode de transport afin d'accéder à son point de destination final (excluant la marche). Certains clients utilisent même plusieurs réseaux de transport collectif lors de leurs déplacements.

Consciente de ces enjeux, l'AMT s'est dotée de plusieurs orientations stratégiques découlant du Plan stratégique – Vision 2020 qui visent à faciliter le cheminement de la clientèle en améliorant l'intermodalité aux équipements métropolitains. Plusieurs types d'améliorations sont envisagées dans cette optique : agir sur l'aménagement des équipements métropolitains afin de les rendre facilement accessibles à tous, et travailler de pair avec les organismes de transport pour améliorer la coordination intermodale et harmoniser la tarification métropolitaine, la qualité de service et l'information diffusée.

Concrètement, l'AMT souhaite tout d'abord faciliter l'accès aux équipements métropolitains par des modes de déplacements actifs, durables ou utilisant des sources d'énergie alternatives. Ces initiatives permettront notamment de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au déplacement des personnes, et de soulager la demande en stationnements incitatifs. L'AMT souhaite aussi faciliter les déplacements pour les personnes à mobilité restreinte, en visant progressivement une accessibilité universelle du réseau de transport collectif métropolitain. Enfin, des systèmes de transport intelligents (STI) plus performants permettront d'améliorer la coordination intermodale, de simplifier la tarification et d'offrir progressivement à la clientèle une information claire, abondante et en temps réel sur l'ensemble du réseau.

Conformément aux cibles établies dans le Plan stratégique, la réalisation de ces initiatives participera à une amélioration et à une harmonisation de la qualité du service offert sur le réseau, et encouragera l'accès aux équipements par des modes de déplacement durables.

Mobilité et modes d'accès durables

Conformément à la Vision 2020 du transport collectif métropolitain, qui vise à faire de ce service un véritable vecteur d'amélioration de la qualité de vie dans la région, l'AMT souhaite favoriser de plus en plus les modes de déplacement actifs, durables ou utilisant des sources d'énergie alternatives.

L'AMT travaille ainsi à élaborer une stratégie d'électrification globale et multimodale, incluant le train de banlieue, l'autobus, le système léger sur rail (SLR) et le covoiturage. Dans le respect des objectifs gouvernementaux en matière de développement durable, l'ensemble de ces initiatives permettra de réduire les émissions de GES liées au déplacement des personnes.

L'AMT souhaite également favoriser de plus en plus l'utilisation de la marche, du vélo, du transport collectif et du covoiturage pour accéder aux équipements métropolitains. Dans cette optique, elle travaille notamment au déploiement d'équipements dédiés aux vélos, tels des supports, des abris ou des vélostations, ainsi qu'à la promotion en continu du covoiturage.

L'amélioration de la qualité de vie passe aussi par une meilleure articulation entre planification du transport collectif et développement urbain. Dans l'esprit du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) élaboré par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui préconise un développement urbain de plus en plus orienté sur le transport collectif, connu sous l'acronyme TOD (*Transit-Oriented Development*), l'AMT travaille ainsi à l'élaboration d'outils de planification qui favorisent l'intégration environnementale des équipements métropolitains et la création, autour des équipements, de milieux de vie de qualité et conviviaux pour les modes actifs et collectifs.

A. Intermodalité dans les équipements métropolitains – Identification des aménagements requis – Étude

B. Vélos – Ajout de supports et d'abris

C. Vélostations – Programme de déploiement – Étude

D. Enveloppe de concepts – Mobilité et modes d'accès durables

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section regroupe des projets qui visent à faciliter l'accès aux équipements métropolitains à l'aide de modes de déplacement durables, soit la marche, le vélo et le transport collectif. Il est en effet prévu de procéder à une mise à niveau des supports à vélo, afin de les sécuriser et de faciliter leur utilisation. Sur les sites les plus achalandés, l'installation d'abris pour les supports à vélo est envisagée ainsi que la poursuite du déploiement des vélostations, des stationnements pour vélos de grande capacité à l'intérieur de bâtiments sécurisés. Par ailleurs, dans l'esprit du PMAD élaboré par la CMM, l'AMT travaille à l'élaboration d'outils de planification qui favorisent la création, autour des équipements métropolitains, de milieux de vie de qualité et conviviaux pour les modes actifs et collectifs.

Intermodalité dans les équipements métropolitains – Identification des aménagements requis – Étude

RÉF. IFR 0122 | GPS ▸ PORTE 1 | AXE 1 INTERMODALITÉ | COORDINATION INTERMODALE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,393	0,241	0,131	–	–	0,765

Vélos – Ajout de supports et d'abris

RÉF. IFR 0081 | GPS ▸ PORTE 1 | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 2 ÉQUIPEMENTS DURABLES

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,049	0,137	0,137	0,096	–	0,419

Vélostations – Programme de déploiement – Étude

RÉF. IFR 0083 | GPS ▸ PORTE 1 | AXE 1 INTERMODALITÉ | AXE 2 ÉQUIPEMENTS DURABLES

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,056	0,264	–	–	–	0,320

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux modes d'accès durables qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF.	IFR 0163	GPS ▸ JALON DÉMARRAGE	Énergies alternatives – Étude
RÉF.	IFR 0026	GPS ▸ PORTE 0	Trains de banlieue – Électrification du réseau – Étude
RÉF.	PLA 8001	GPS ▸ JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Mobilité et modes d'accès durables

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,554	1,322	1,334	0,190	–	4,400

Accessibilité pour les personnes à mobilité restreinte

L'accessibilité au réseau de transport collectif s'inscrit dans le droit à la mobilité pour tous, et plus particulièrement pour les personnes qui vivent avec une forme d'incapacité physique. De plus, en raison du vieillissement démographique, une part de plus en plus importante de la population éprouvera à l'avenir des problèmes de mobilité et d'accès aux services de transport collectif.

Consciente de ces enjeux, l'AMT travaille à améliorer l'accessibilité aux trains de banlieue, aux autobus et aux autres modes guidés terrestres, ainsi qu'à l'ensemble des infrastructures qui constituent le réseau métropolitain. À la suite de l'adoption en 2008 de la Politique d'accessibilité, et s'appuyant sur le principe d'accessibilité établi par la Loi qui assure l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, l'AMT s'est dotée en 2011 d'un Plan de développement – Accessibilité du réseau. Ce plan vise à améliorer progressivement l'accès à l'information, au matériel roulant et à l'ensemble des terminus, stationnements et gares de trains, dans la mesure où les conditions de faisabilité technique, financière ou autres n'imposent pas de contraintes excessives à l'AMT.

Afin de permettre aux personnes à mobilité restreinte, mais aussi à l'ensemble de la clientèle, d'évoluer de façon plus fluide sur le réseau métropolitain, l'AMT souhaite donc mettre à niveau le réseau existant, par le biais de l'intégration de standards d'accessibilité dans la conception de ses projets. Des améliorations sont également prévues sur le réseau de trains de banlieue, avec la mise en œuvre de projets pilotes ainsi que dans le cadre de l'implantation du Train de l'Est (ligne Mascouche).

A. Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements

B. Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique

C. Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures

D. Accessibilité – Gare Centrale

E. Accessibilité – Terminus Centre-ville

F. Enveloppe de concepts – Accessibilité pour les personnes à mobilité restreinte

PROJETS EN RÉALISATION

Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements

RÉF. IFR 0095 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 1 ACCESSIBILITÉ

Des tuiles tactiles seront installées en bordure des quais pour permettre aux personnes ayant une difficulté visuelle de bien reconnaître le bord du quai. De plus, comme la hauteur des quais par rapport aux trains peut varier de près de 10 cm d'un quai à un autre, l'AMT procédera à l'uniformisation de la hauteur des quais au plus haut point permis par le gabarit ferroviaire imposé, de façon à réduire la hauteur de l'emmarchement.

Ces deux types de travaux étant complémentaires, les travaux seront faits en simultané sur l'ensemble des gares, à raison de 10 quais par année. Les coûts présentés couvrent les dépenses déjà engagées ainsi que les dépenses à venir pour les trois prochaines années. Les travaux subséquents ne sont pas définis et dépendront de l'état des quais et des projets à venir. Nous prévoyons poursuivre ce programme pour une période estimative de 10 ans. Les coûts seront donc réévalués annuellement pour tenir compte des besoins triennaux.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,814	2,767	2,689	2,560	–	8,830

Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique

RÉF. IFR 0104 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 1 ACCESSIBILITÉ

Un des aspects importants de l'accessibilité concerne la signalisation adéquate pour les personnes ayant différentes limitations afin de faciliter à tous l'accès et la compréhension de l'information. En améliorant les points de repère dans ses sites, l'AMT sécurise et encourage les diverses clientèles à utiliser les transports collectifs. De plus, en utilisant de bons contrastes, la signalétique devient plus facile à lire pour les personnes ayant des limitations visuelles.

Le projet consiste à mettre à niveau et rendre conforme l'ensemble de la signalétique disponible dans les gares de trains de banlieue. Les travaux seront effectués par ligne et seront achevés d'ici 2018.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,689	1,794	2,774	0,471	0,103	5,831

Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures

RÉF. IFR 0105 | GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 1 ACCESSIBILITÉ

Afin de permettre l'accès aux voitures de trains de banlieue aux personnes à mobilité restreinte utilisant un fauteuil roulant, certains aménagements sont nécessaires au sein même des voitures. Ce projet est divisé en plusieurs lots, situés à différentes phases du cycle de vie GPS, et vise les interventions suivantes :

- Aménagement intérieur des voitures pour accueillir les personnes à mobilité restreinte (voitures 700 – phase I) ;
- Dispositif permettant aux personnes à mobilité restreinte d'accéder à certaines voitures à partir d'un quai haut ou d'une plateforme (voitures 3000, 2000 et 700 – phase II).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,353	1,055	3,167	1,549	–	7,124

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section est consacrée aux projets qui visent à améliorer progressivement l'accessibilité aux sites (accès à l'information, services, matériel roulant, terminus, stationnements et gares de train du réseau métropolitain de transport collectif) des personnes à mobilité restreinte, en conformité avec le Plan de développement de l'accessibilité du réseau de l'AMT. Certains sites prioritaires ont été identifiés, dont la Gare Centrale et le terminus Centre-ville. Comme stipulé dans la politique, ces améliorations se feront dans la mesure où les conditions de faisabilité technique, financière ou autres n'imposent pas de contraintes excessives à l'AMT.

Accessibilité – Gare Centrale

RÉF. IFR 0099 | GPS ▸ PORTE 2 | AXE 1 ACCESSIBILITÉ

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,441	1,319	5,496	5,563	–	12,819

Accessibilité – Terminus Centre-ville

RÉF. IFR 0100 | GPS ▸ JALON 2.2 ▸ 100 % | AXE 1 ACCESSIBILITÉ

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,585	3,569	5,065	–	–	9,219

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés à l'accessibilité qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF. PLA 8013 | GPS ▸ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Accessibilité pour les personnes à mobilité restreinte

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	0,200	0,200	–	0,600

Coordination intermodale et tarification

Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT s'est dotée d'orientations qui visent à faciliter le cheminement de la clientèle et à réduire la sensation de rupture induite par le changement de mode ou d'opérateurs de transport collectif. Plus précisément, l'AMT souhaite faciliter la coordination intermodale et rendre la tarification plus simple et plus attractive pour la clientèle.

Des initiatives sont ainsi prévues afin d'harmoniser l'échange et la diffusion d'information entre les différentes AOT, d'optimiser l'exploitation des équipements métropolitains de transport collectif et de poursuivre le déploiement d'un système commun de vente et perception des recettes dans la région métropolitaine.

A État du service en temps réel – Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information – Projet pilote

B Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III

C Enveloppe de concepts – Coordination intermodale et tarification

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section regroupe des projets qui visent à harmoniser l'échange et la diffusion d'information entre les AOT, et à poursuivre le déploiement d'un système commun de vente des titres et de perception des recettes dans la région métropolitaine. L'AMT souhaite ainsi mettre en place progressivement une plateforme intégrée d'échange et de diffusion d'information en temps réel sur l'état du service, alimentée par les différents partenaires en transport. En parallèle, le projet d'harmonisation du système de vente des titres et de perception des recettes poursuit son cours. À la suite de l'achèvement de la phase I, les phases II et III comprennent plusieurs initiatives visant à rendre les conditions de vente des titres et de perception des recettes à la fois plus simples et plus performantes, pour la clientèle comme pour l'ensemble des AOT de la région métropolitaine.

État du service en temps réel – Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information – Projet pilote

RÉF. TI 0016 | GPS PORTE 1 | AXE COORDINATION INTERMODALE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,571	0,446	0,227	–	–	1,244

Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III

RÉF. TI 0012 | GPS PORTE 1 | AXE COORDINATION INTERMODALE | TARIFICATION MÉTROPOLITAINE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,104	1,283	3,180	1,247	2,444	11,258

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la coordination intermodale et à la tarification qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF. PLA 8002 | GPS JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Coordination intermodale et tarification

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100

Qualité de service et information à la clientèle

La qualité globale des services offerts, et tout particulièrement la qualité de l'information diffusée, est essentielle à la satisfaction de la clientèle. Le client doit en effet pouvoir s'informer tout au long de son cheminement sur le réseau, à l'aide d'une information claire, abondante et en temps réel. De plus, la qualité de service offerte doit être aussi harmonisée que possible sur l'ensemble du réseau, afin d'atténuer l'effet de rupture induit par le changement de mode ou de réseau de transport collectif lors d'un même déplacement.

En réponse à ces enjeux, l'AMT s'est donc dotée de plusieurs orientations qui visent à offrir à l'ensemble de la clientèle une information disponible en temps réel et harmonisée sur l'ensemble du réseau, ainsi qu'une qualité de service rehaussée.

Une amélioration des STI est ainsi prévue afin d'offrir à la clientèle une information en temps réel, harmonisée et diffusée sur une variété de supports d'information. Ces initiatives permettront d'informer la clientèle tout le long de son cheminement, et ce, quel que soit le mode de déplacement emprunté. Par ailleurs, toujours dans un souci de rehausser le confort de la clientèle, l'AMT poursuit le déploiement de plusieurs mesures d'amélioration de la sûreté et de la sécurité lors de l'exploitation des services de transport collectif métropolitain.

A. Cadre technologique de l'AMT – Amélioration

B. Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II

C. Mesures de sûreté – Amélioration

D. Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares

E. STI – Amélioration

F. Gestion documentaire

G. SAEIV aux terminus et aux stationnements incitatifs

H. Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains – Projet pilote

I. Enveloppe de concepts – Qualité de service et information à la clientèle

PROJETS EN RÉALISATION

Cadre technologique de l'AMT – Amélioration

RÉF. TI 0013 IFR 0165 IFR 0166 IFR 0167 | GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

Afin de répondre aux besoins croissants de ses clients, l'AMT doit constamment améliorer son cadre technologique pour soutenir la mise à niveau et la hausse de ses services. Afin d'y parvenir, elle doit entre autres assurer la continuité des opérations, établir des standards technologiques et suivre l'évolution de ceux-ci. Elle doit donc se doter de systèmes et d'équipements lui permettant de remplir sa mission et ses objectifs. Ces équipements et solutions technologiques supplémentaires permettront, par exemple, de soutenir l'amélioration des services aux clients et abonnés, notamment à travers le site Web et un système de Gestion de la relation client (GRC), mieux connu sous le sigle anglais CRM.

D'autres préoccupations d'importance, comme l'application des meilleures pratiques en matière de sécurité et de gouvernance des données, la continuité des opérations ainsi que la mise sur pied de standards technologiques, sont aussi traitées dans ce programme.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	3,800	3,800	4,500	–	12,100

Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II

RÉF. TI 0015 | GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

L'ajout d'afficheurs dynamiques sur les quais permet de renforcer le système vocal en ajoutant le support visuel pour diffuser de l'information sur le fonctionnement régulier des opérations, soit l'heure réelle de passage du prochain train, toute situation d'urgence et tout message de prévention lors de campagnes ponctuelles. Les messages visuels peuvent être affichés en tout temps sans nuire à l'environnement des riverains.

Une première phase concernant un projet pilote, subventionné par Transports Canada, a permis de déterminer les technologies existantes ainsi que celles qui doivent être privilégiées pour le déploiement d'afficheurs dynamiques.

La deuxième phase permet le déploiement d'afficheurs dynamiques de technologie ACL aux accès et sur les quais de l'ensemble des gares de l'AMT, incluant les gares du Train de l'Est (ligne Mascouche), exception faite de la Gare Centrale et de la gare Lucien-L'Allier. L'AMT a également l'occasion d'améliorer la qualité des informations fournies à sa clientèle en intégrant les afficheurs d'accès dans des centres d'information autoportants. Lancés en 2010, les travaux relatifs à ce projet progressent par lots et seront finalisés en 2014.

En 2013, le choix d'une nouvelle technologie d'afficheur ACL, plus résistante au vandalisme et demandant moins d'entretien, a eu pour conséquence une hausse des coûts de réalisation pour les deux lots qui ne sont pas encore terminés.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	0,125	12,930	0,272	–	–	–	13,202

Mesures de sûreté – Amélioration

RÉF. SUR 0002 | GPS REVUE TRIMESTRIELLE | AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE

Afin d'améliorer les mesures de sûreté déjà en place et d'augmenter ainsi l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, l'AMT désire poursuivre le développement de projets en lien avec la sécurité des usagers.

La croissance de l'achalandage ainsi que l'augmentation continue du nombre d'équipements poussent l'AMT à mettre à niveau ses pratiques en la matière. Dans cette optique, plusieurs projets sont requis, comme :

- la télésurveillance :
  - ajout de caméras sur certains sites pour cibler des problématiques particulières
  - acquisition d'un logiciel de vidéosurveillance
- la sécurité incendie :
  - achat d'un véhicule de prévention incendie qui facilitera la mobilité et la capacité d'intervention des préventionnistes-formateurs de l'AMT
  - achat d'équipements pour la mise en place d'une brigade d'intervention incendie
- les autres projets spéciaux :
  - intégration et amélioration d'outils technologiques pour le centre d'opérations et de surveillance (COS) de l'AMT
  - installation de guérites de sécurité à l'entrée des sites de garage
  - ajout d'équipements de gestion des accès sur certains sites existants

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
Variable	–	–	0,950	1,105	0,536	–	2,591

Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares

RÉF. IFR 0090 | GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE

Une des demandes récurrentes des usagers des trains de banlieue concerne l'ajout d'abris offrant une zone d'attente confortable. Afin de répondre aux attentes de sa clientèle, l'AMT a mis à jour ses normes d'abris pour les gares. Chaque gare a fait l'objet d'une analyse des besoins et des priorités dans la mise en place d'un programme de déploiement de nouveaux abris. Le projet prévoit un ajout progressif d'abris étalé sur sept ans.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,679	2,064	1,585	0,901	4,331	10,560

STI – Amélioration

RÉF. IFR 0159 | GPS ▸ REVUE TRIMESTRIELLE | AXE QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

Comme la communication en temps réel avec les voyageurs est aujourd'hui devenue un incontournable, l'AMT doit se doter de systèmes et d'équipements lui permettant notamment de gérer plus efficacement son réseau pour offrir une information en temps réel de qualité. Ce programme vise à mettre en place ou à consolider les infrastructures technologiques soutenant les STI, ce qui se traduit en plusieurs projets d'acquisition et/ou d'implantation de systèmes et d'équipements.

Ces équipements et solutions technologiques supplémentaires permettront, par exemple, de suivre l'évolution des systèmes d'information en temps réel aux voyageurs (afficheurs dynamiques, SMS, etc.) et d'assurer l'échange de données avec les partenaires. Cela passe par la normalisation des équipements de STI et la mise sur pied de standards technologiques STI.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	3,200	3,200	5,200	–	11,600

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section regroupe des projets qui visent à harmoniser la qualité de service et l'information offertes à la clientèle. Dans cette optique, la modernisation du système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs est actuellement étudiée. Cette initiative permettrait de faire évoluer les outils nécessaires à la diffusion d'une information actualisée, en localisant des autobus à l'intérieur des terminus, en vérifiant leur adhérence à l'horaire et en diffusant de l'information en temps réel sur les afficheurs dynamiques et les haut-parleurs. L'implantation d'un système de vidéosurveillance à bord des locomotives est également prévue afin d'améliorer l'exploitation du service.

Gestion documentaire

RÉF. TI 0025 | GPS ▸ PORTE 2 | AXE QUALITÉ DE SERVICE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,134	1,593	–	–	–	1,727

SAEIV aux terminus et aux stationnements incitatifs

RÉF. TI 0005 | GPS ▸ PORTE 2 | AXE COORDINATION INTERMODALE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,612	0,344	2,096	1,918	–	4,970

Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains – Projet pilote

RÉF. TI 0022 | GPS ▸ PORTE 1 | AXE QUALITÉ DE SERVICE

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,073	0,183	0,080	–	–	0,336

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la qualité de service et à l'information à la clientèle qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF.	PLA 8003	GPS ▸	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Qualité de service et information à la clientèle
RÉF.	PLA 8012	GPS ▸	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Initiatives STI

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,300	0,200	0,200	–	0,700

Réseau de métro et autres modes guidés

Les modes de transport collectif rapides, de grande capacité comme le métro, ou de capacité intermédiaire comme les SLR, exercent un attrait indéniable auprès de la clientèle ; ils soulèvent également l'intérêt des divers groupes et acteurs de la scène politique.

Conformément aux cibles établies dans le Plan stratégique – Vision 2020, la réalisation de ce type de projets permet d'augmenter l'achalandage du réseau global et la part de marché du transport collectif. C'est pourquoi l'AMT souhaite étendre le réseau du métro et implanter de nouveaux modes guidés qui constitueront, avec le train de banlieue, l'ossature de tout le réseau de transport collectif de la région.

Une plus grande proportion des citoyens de la région pourra ainsi se rendre au centre-ville et aux autres pôles d'emplois desservis à l'aide d'un service de transport collectif rapide, fiable et à haute fréquence.

Légende

Métro

Voie réservée

Express métropolitain

Terminus métropolitain

Stationnement incitatif

Ligne de train de banlieue

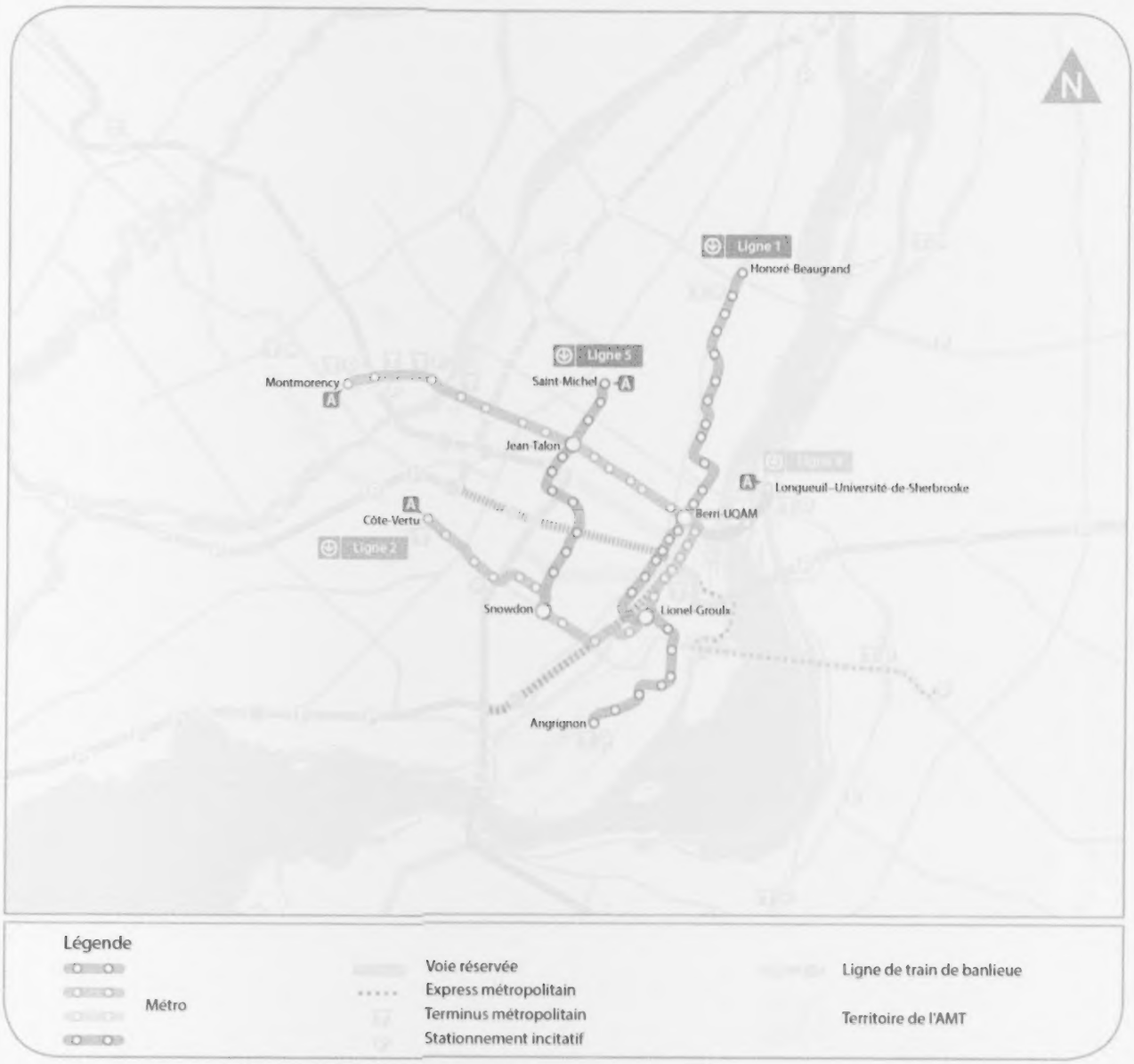
Territoire de l'AMT

Réseau de métro

Le réseau de métro représente une infrastructure de transport névralgique, avec près de la moitié de l'achalandage annuel en transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine.

Désirant répondre aux besoins en mobilité, en croissance dans la région métropolitaine, le gouvernement du Québec a annoncé en 2009 la création d'un Bureau de projet sur le prolongement du réseau de métro de la région métropolitaine de Montréal, placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT. Le projet vise les prolongements des lignes 2 orange, 4 jaune et 5 bleue du réseau de métro. Ce programme d'études est basé sur une analyse des risques et une revue des études antérieures concernant les prolongements du métro. Une meilleure couverture du réseau de métro permettra de réduire les temps de déplacement des populations nouvellement desservies et d'attirer une nouvelle clientèle vers le transport collectif.

En 2013, l'AMT a déposé au gouvernement du Québec une recommandation sur une séquence de mise en œuvre des prolongements du métro, qui tient compte des contraintes, des risques, des coûts et des bénéfices que présente chaque prolongement à l'étude. En septembre, le gouvernement du Québec a annoncé que sa priorité est le prolongement de la ligne bleue, par l'ajout de 5 stations, de Saint-Michel à Anjou. Une fois les travaux du prolongement de la ligne bleue terminés, le gouvernement a annoncé qu'il compte aller de l'avant avec le prolongement de la ligne jaune.



A Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau

B Enveloppe de concepts – Réseau de métro *(non illustré)*

PROJET MAJEUR

Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau

RÉF. PLA 0001 GPS ► PORTE 1 AXE 2 MÉTRO

Les besoins en mobilité de la région sont en croissance et le déploiement de nouveaux modes lourds constitue, malgré leurs coûts initiaux, une solution efficace et rentable à long terme. C'est pourquoi, à la demande du gouvernement du Québec, et sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT, un bureau de projet a été mis sur pied en 2009 pour étudier en profondeur les possibilités de prolongement du réseau de métro de la région métropolitaine de Montréal.

Prolongements à l'étude

- Ligne 2 orange : prolongement vers Bois-Franc et Laval
- Ligne 4 jaune : prolongement sur le territoire de Longueuil
- Ligne 5 bleue : prolongement vers Anjou

Phases de travail

Dès le démarrage du projet, le Bureau de projet a mis en place un processus de sept phases axé sur les risques et le cadre de gouvernance, qui a permis d'obtenir l'adhésion des parties prenantes.

La phase 1, qui s'est terminée en avril 2011, a permis de mettre en place les cadres de gouvernance et d'intendance du Bureau de projet, d'effectuer la revue des études réalisées en 2000-2001 sur les prolongements du métro, ainsi que d'établir le plan de travail et le programme d'études pour les prochaines phases du projet.

La phase 2, qui s'est terminée en décembre 2012, a permis de bien documenter les problématiques et les besoins en matière de transport, de développement durable et de développement urbain pour chacune des lignes à l'étude. Cette phase s'est terminée par un consensus des parties prenantes sur le corridor privilégié pour chacune des lignes à l'étude.

La phase 3A (séquencement) s'est déroulée jusqu'au printemps 2013. Elle a permis de déposer une recommandation au gouvernement du Québec sur une séquence de mise en œuvre (conception, construction et exploitation) des prolongements du métro en tenant compte des contraintes, des risques, des coûts et des bénéfices que présente chaque prolongement à l'étude et de finaliser le dossier de présentation stratégique (DPS) tel que requis par la Politique-cadre. Cette approche permet au gouvernement du Québec de procéder à une planification budgétaire adéquate, considérant les investissements importants que requièrent la réalisation et l'exploitation des prolongements à l'étude. La phase 3 vise aussi à réaliser l'avant-projet du prolongement de la ligne 5 bleue via un dossier d'affaires initial (DAI), comme exigé par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	30,265	15,790	14,572	0,018	–	60,645

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés au réseau de métro qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF.	PLA 8004	GPS +	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Réseau de métro				
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)						
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL	
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200	

Autres modes guidés

Le développement de modes de transport collectif rapides de capacité intermédiaire, comme les SLR, s'inscrit parfaitement dans la volonté du gouvernement du Québec d'améliorer l'efficacité énergétique de l'ensemble du réseau de transport collectif, notamment par l'électrification.

Transport Canada ayant décidé de remplacer entièrement le pont Champlain dans les prochaines années, le gouvernement du Québec y a vu l'opportunité de moderniser l'offre de transport collectif sur cet axe stratégique de déplacement des personnes et des biens. En 2013, le gouvernement du Québec faisait savoir qu'il privilégiait la solution d'un SLR comme mode de transport collectif sur le nouveau pont qui traversera le fleuve Saint-Laurent. L'AMT a alors reçu le mandat de mettre sur pied un Bureau de projet pour la concrétisation de ce SLR.

En plus de constituer un moyen de transport intégré, fiable, écologique et capable de faire face à l'accroissement de l'achalandage, le SLR peut véritablement jouer un rôle dans la mise en valeur de l'environnement urbain et devenir un outil important de développement économique.

A SLR sur le nouveau pont Champlain – Bureau de projet

B Enveloppe de concepts – Autres modes guidés *(non illustré)*

PROJET MAJEUR

SLR sur le nouveau pont Champlain – Bureau de projet

RÉF. IFR 0146 GPS ▸ PORTE 1 AXE AUTRES MODES GUIDÉS

Le pont Champlain est un axe majeur où circulent quotidiennement environ 50 000 personnes en transport collectif. Puisqu'il est sur le point d'atteindre sa durée de vie utile, Transport Canada a annoncé en 2011 le lancement d'un projet de reconstruction de ce pont. Sans ce remplacement, la croissance économique de la métropole et l'attrait du centre-ville de Montréal, avec ses 300 000 emplois de service, pourraient être affectés.

En 2011, le gouvernement du Québec a mis en place un Bureau des partenaires pour développer une vision globale du corridor et participer activement aux réflexions du gouvernement fédéral et aux travaux prioritaires requis. Ce Bureau a donné l'opportunité à l'AMT de définir une vision concertée du transport collectif dans l'axe A-10 reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal.

En avril 2013, le ministre des Transports annonçait publiquement que le choix du gouvernement du Québec quant au mode de transport collectif privilégié sur le nouveau pont Champlain était un SLR. Par la même occasion, il annonçait la création d'un Bureau de projet sous la responsabilité de l'AMT afin de concrétiser la mise en place du SLR. Un budget de 27,8 M$ lui a été alloué pour réaliser les études menant à la production du DAI, tel que requis en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	3,775	8,759	15,293	–	–	27,827

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux autres modes guidés qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF. PLA 8014 GPS ▸ JALON DÉMARRAGE Enveloppe de concepts – Autres modes guidés

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200

Ligne
Départ
Quai
39 13:22 2
26 13:24 6
50 13:29 3
56 13:30 7
76 13:32 9
50 13:32 2
70 13:37 6
33 13:41 8
19 13:22 1
9 13:27 4
Informations

Réseau de transport métropolitain par autobus

Le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) a gagné en ampleur depuis la création de l'AMT en 1996. Alors composé de 6 terminus, 9 stationnements incitatifs et 41 km de voies réservées, le RTMA permettait plus de 15 millions de déplacements annuels en autobus. Depuis ce temps, le RTMA a été largement étendu. En 2012, il se composait de 16 terminus, 23 stationnements incitatifs, plus de 86 km de voies réservées et d'un service d'autobus métropolitain, l'express Chevrier, mis en service en 1998. Cette même année, il a permis près de 25,6 millions de déplacements effectués à l'aide d'autobus exploités par 14 organismes de transport différents.

Compte tenu de son efficacité et de sa souplesse d'exploitation, le RTMA permet à une partie de la population de la région, notamment celle résidant dans des secteurs à plus faible densité résidentielle, d'accéder rapidement aux réseaux de trains de banlieue et de métro, ou de se rendre directement au centre-ville. Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT souhaite améliorer la performance du réseau d'autobus métropolitain ainsi que sa complémentarité avec le réseau de modes lourds, afin d'établir un véritable réseau métropolitain rapide et multimodal dans la région.

Cette vision est également partagée par le gouvernement du Québec qui, à la faveur du programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles [réf. IFR 0164], souhaite accélérer les investissements dans les mesures préférentielles en déployant 208 km de voies réservées sur le territoire métropolitain. L'AMT prévoit également augmenter la capacité des terminus et stationnements en soutien au réseau de voies réservées, afin de poursuivre le transfert modal et l'accroissement de la clientèle du transport collectif.

N
Repentigny
Terrebonne
Sherbrooke
Sainte-Thérèse
Saint-Martin
De Montarville
Radisson
Sainte-Julie
De Mortagne
Le Carrefour
De la Concorde
Cartier
Saint-Eustache
Montmorency
Henri-Bourassa
Côte-Vertu
Longueuil
Seigneurial
Namur
Terminus Centre-ville
Panama
Express Chevrier 90
Chevrier
Angrignon
Chambly
La Prairie
Candiac
Georges-Gagné
Châteauguay
Beauharnois
Mercier
Légende
Voie réservée
Express métropolitain
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif
Métro
Ligne de train de banlieue
Territoire de l'AMT

Terminus et stationnements

En raison du succès du service de transport collectif, plusieurs stationnements et terminus subissent un problème de saturation qui entrave toute hausse de service et empêche l'attraction d'une nouvelle clientèle. Afin d'établir un réseau d'autobus à haut niveau de service plus performant pour la clientèle, il faut augmenter la capacité des terminus et stationnements en soutien au réseau de voies réservées.

L'AMT va donc procéder à une modernisation des terminus et à un accroissement de leur capacité d'accueil, afin d'augmenter le nombre de départs et d'arrivées d'autobus et ainsi améliorer la qualité du rabattement aux gares de trains et aux stations de métro. Certains pôles de mobilité feront l'objet d'une réflexion plus globale, incluant l'amélioration de l'intermodalité et une intégration harmonieuse au sein du milieu urbain existant. En réponse aux besoins croissants de mobilité, l'AMT prévoit également agrandir certains stationnements en soutien aux services d'autobus métropolitains, afin de poursuivre le transfert modal dans la région. Plusieurs initiatives font dorénavant partie des mesures d'atténuation aux travaux routiers [réf. p. 97].

Ces initiatives s'inscrivent dans le Plan stratégique – Vision 2020 et permettront d'accroître l'achalandage et la part modale du transport collectif dans la région, tout en facilitant le cheminement de la clientèle sur le réseau métropolitain.

Légende

- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Projet de terminus
- Voie réservée
- Métro
- Express métropolitain
- Ligne de train de banlieue
- Territoire de l'AMT

A. **Équipements métropolitains – Entretien majeur *(non illustré)***

B. **RTMA – Acquisition de terrain *(non illustré)***

C. **Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude**

D. **Terminus et stationnement Sainte-Julie – Étude**

E. **Enveloppe de concepts – Terminus et stationnements**

PROJETS EN RÉALISATION

Équipements métropolitains – Entretien majeur

RÉF. MRO 0014 GPS ▸ REVUE TRIMESTRIELLE AXE 3 RTMA

Les infrastructures des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées se sont détériorées avec les années. Des éléments mécaniques, électriques ou structurels ont atteint leur durée de vie utile et nécessitent donc des réparations ou leur remplacement afin de maintenir les actifs opérationnels. À la suite de l'achèvement d'une étude sur la pérennité des actifs, un plan d'action sera mis en place en considérant l'état et la priorité des travaux à effectuer.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	1,105	1,132	1,160	–	3,397

RTMA – Acquisition de terrain

RÉF. JUR 0003 GPS ▸ REVUE TRIMESTRIELLE AXE 3 RTMA

L'AMT cherche à acquérir des propriétés situées aux abords des sites et installations du RTMA afin de répondre aux besoins croissants des usagers. Cette provision offre la flexibilité requise pour saisir des occasions d'affaires lorsque celles-ci se présenteront et seront dans la lignée des orientations de développement de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	5,165	6,843	6,198	–	18,206

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section regroupe des projets qui visent à augmenter la capacité des terminus et stationnements en soutien au réseau de voies réservées, afin d'établir un réseau d'autobus à haut niveau de service plus performant pour la clientèle. L'AMT participe ainsi au projet de réaménagement du secteur de la place Charles-Le Moyne. La Ville de Longueuil planifie en effet la reconfiguration des accès au réseau supérieur dans ce secteur. Ces travaux majeurs modifiant de façon importante la logistique d'accès au terminus Longueuil, la Ville, en partenariat avec l'AMT, le MTQ et le Réseau de transport de Longueuil (RTL), souhaite profiter de l'occasion pour mettre en place des mesures visant à faciliter les déplacements en transport collectif dans ce secteur en plein développement. L'AMT planifie également de déplacer le terminus Sainte-Julie et d'y annexer un terminus d'autobus régional. Ce projet a d'ailleurs fait l'objet d'une entente au printemps 2013 entre la Ville de Sainte-Julie, le MTQ et l'AMT.

Réaménagement Place Charles-Le Moyne – Étude

RÉF. IFR 0158 GPS ▸ PORTE 1 AXE 3 RTMA

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	-	0,003	0,439	-	–	–	0,442

Terminus et stationnement Sainte-Julie

RÉF. IFR 0034 | GPS ▸ JALON 2.1 ▸ 70 % | AXE 3 RTMA

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75%	–	1,415	6,592	3,283	–	–	11,290

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux terminus et stationnements qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF.	IFR 0153	GPS ▸	JALON DÉMARRAGE	Stationnement incitatif et voie réservée à Terrebonne – Étude
RÉF.	IFR 0112	GPS ▸	PORTE 0	Terminus – Capacité fonctionnelle – Étude
RÉF.	IFR 0049	GPS ▸	PORTE 0	Terminus Montmorency – Accroissement de la capacité d'exploitation – Étude
RÉF.	IFR 0162	GPS ▸	PORTE 0	Terminus Radisson – Augmentation de la capacité– Étude et acquisition de terrain
RÉF.	PLA 8005	GPS ▸	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Terminus et stationnements

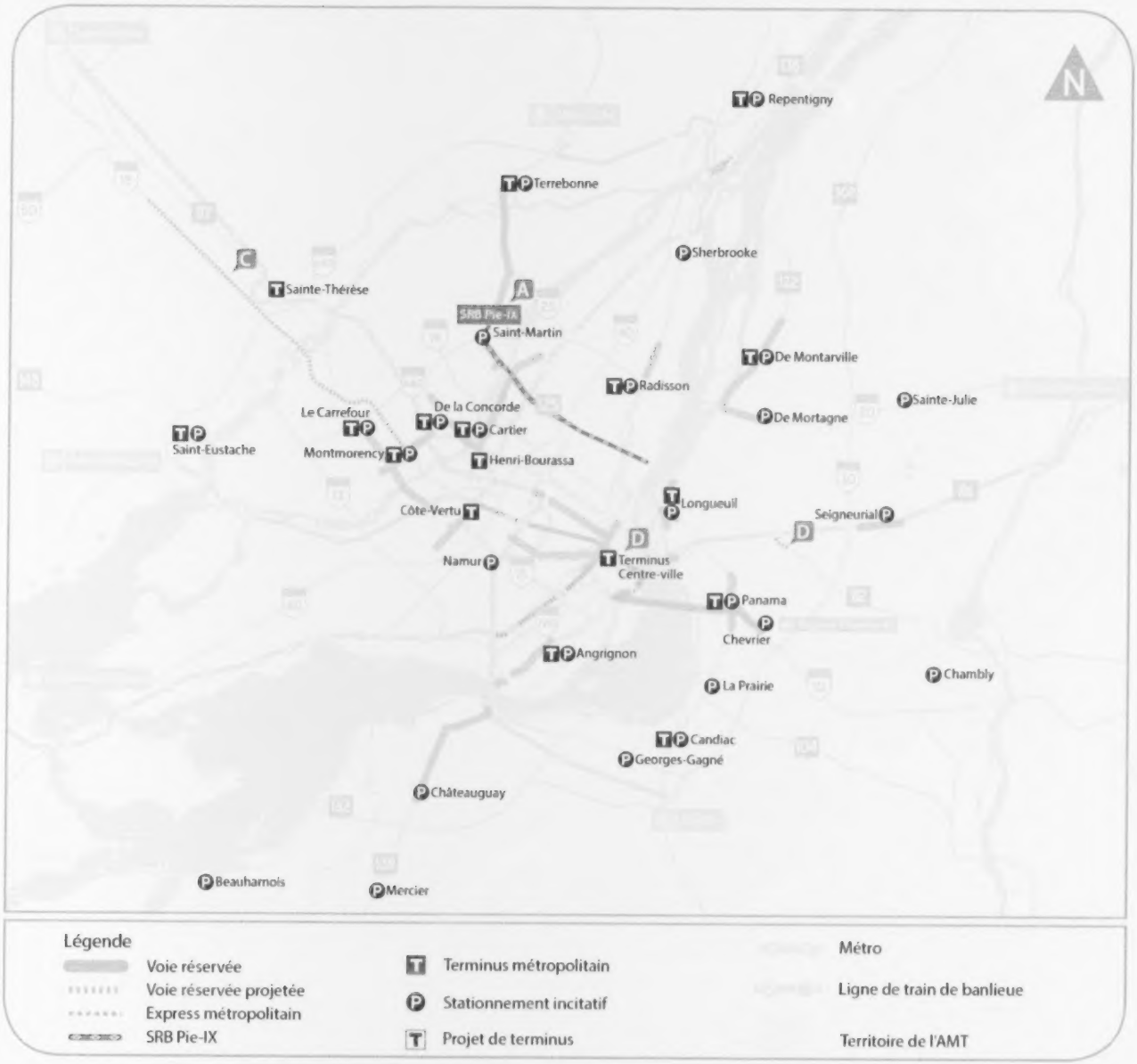
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,935	2,382	1,183	–	–	4,500

Voies réservées et mesures préférentielles

Afin d'établir un réseau d'autobus à haut niveau de service compétitif par rapport à l'automobile, il est nécessaire d'améliorer l'efficacité des corridors routiers et de réduire les impacts de la congestion sur les services d'autobus. Pour ce faire, l'AMT souhaite déployer un réseau de voies réservées et de mesures préférentielles, aujourd'hui faiblement implantées sur les grands axes autoroutiers et les artères les plus congestionnées.

Plusieurs axes métropolitains de déplacements feront l'objet d'études afin de compléter le maillage actuel de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus. Également, le programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles mis sur pied par le gouvernement du Québec permettra d'établir une programmation des mesures à implanter d'ici le 31 décembre 2016 au plus tard. Ce déploiement permettra d'établir des liens plus directs et plus rapides entre les principaux pôles de mobilité de la région, comme les terminus Centre-ville, Longueuil et Panama, de faciliter le rabattement aux modes lourds et d'offrir un accès rapide au centre-ville. Sur certains corridors majeurs de déplacements, l'AMT envisage d'implanter des services rapides par bus (SRB) permettant d'offrir à la clientèle un service de transport collectif de qualité supérieure en matière de vitesse, de fréquence et de confort. Dans certains cas, le potentiel de réaménagement urbain sera examiné le long des corridors afin de mieux concilier planification du transport collectif et aménagement du territoire. Sur plusieurs axes stratégiques de déplacements, des comités d'axe seront mis en place afin de mieux définir, en amont et en concertation avec les partenaires impliqués, les besoins, les objectifs et les solutions de mobilité à préconiser dans l'axe.

Le déploiement de voies réservées et mesures préférentielles permettra d'améliorer les temps de parcours et la fiabilité des services d'autobus empruntant le réseau métropolitain, au profit de la clientèle actuelle comme de la clientèle future. Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, l'accès aux équipements métropolitains sera favorisé en transport collectif et le déploiement d'un réseau de transport collectif rapide et multimodal sera bénéfique à un plus grand nombre de personnes dans la région.



A. Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée

B. Programme de développement de voies réservées et mesures préférentielles *(non illustré)*

C. Axe A-15 – Amélioration du transport collectif – Étude

D. Enveloppe de concepts – Voies réservées et mesures préférentielles

PROJETS MAJEURS

Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée

RÉF. IFR 0053 GPS ▸ PORTE 1 AXE 3 RTMA

Avec le nouveau système de transport de type SRB, le boulevard Pie-IX sera transformé en un axe majeur de transport collectif, disposant d'aménagements sécuritaires et agréables, au sein d'un projet urbain socialement acceptable et responsable.

Selon l'étude de transport réalisée, ce SRB permettrait de bonifier l'offre de transport en commun et d'atteindre un achalandage de l'ordre de 70 000 déplacements par jour dans les deux directions dans l'ensemble de l'axe sur 14 km (10 km à Montréal et 4 km à Laval). Un total de 21 stations et deux stationnements incitatifs (1 100 places) seront aménagés. Compte tenu de l'aménagement de la voie réservée au centre du boulevard, ce scénario nécessite une série d'interventions au mobilier urbain (modification de l'éclairage de rue et de la dimension des trottoirs) et à l'aménagement paysager, en plus de la mise à niveau des réseaux d'égout et d'aqueduc. Un objectif important de ce projet est de faire de ce corridor de transport un lieu durable où l'émission de GES est moindre et où la qualité de l'air est améliorée. La plantation de 800 arbres y contribuera.

Ce projet regroupe les volets de transport, mais aussi ceux touchant l'urbanisme, l'environnement, l'économie, la technologie, l'acceptabilité sociale et l'architecture. Il tient compte aussi des intérêts des différents partenaires que sont le MTQ, les Villes de Montréal et de Laval (incluant les quatre arrondissements montréalais), Hydro-Québec, Gaz Métro, Bell, Vidéotron, la Commission des services électriques de Montréal (CSEM), la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et Urbis. Un bureau de projet a été mis en place et, en 2014, les plans et devis seront en réalisation. Le budget présenté ci-dessous comprend uniquement les investissements de l'AMT pour les portions de Montréal et de Laval du SRB.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	13,330	11,066	12,645	47,856	231,430	316,327

Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles

RÉF. IFR 0164 GPS ▸ JALON DÉMARRAGE AXE 3 RTMA

Le développement de voies réservées constituant une orientation majeure de l'axe 3 du Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT s'est fixé comme cible d'atteindre plus de 250 km de voies réservées métropolitaines. La concrétisation de cette vision repose sur l'accélération du développement d'un réseau d'autobus à haut niveau de service, l'amélioration de l'efficacité des corridors routiers et la réduction de l'impact de la congestion sur les services d'autobus. Ainsi, afin d'atteindre les cibles de la Vision 2020, un programme de développement des voies réservées métropolitaines pour 2013-2015 a été établi. Le 29 septembre 2013, le MTQ a annoncé un programme d'investissement pour l'ajout de voies réservées dans la région du grand Montréal.

L'AMT entend poursuivre la coordination métropolitaine requise avec les exploitants des différents réseaux d'autobus et le MTQ. Celle-ci vise d'abord à assurer une cohérence dans le développement des voies réservées pouvant être utilisées par plus d'un opérateur, mais également à faciliter le rabattement et la complémentarité aux modes lourds.

Le programme 2013-2015 a été élaboré à partir des opportunités identifiées pour un horizon de réalisation à court terme. Celui-ci pourra être revu et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés aux effets de la congestion routière.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	1,925	50,000	50,000	48,075	–	150,000

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section présente un projet de déploiement de voies réservées et de mesures préférentielles permettant d'améliorer le temps de parcours des autobus et de faciliter l'accès en transport collectif aux principaux pôles de mobilité dans la région. Dans l'axe A-15, une réflexion globale est menée pour une amélioration du service de transport collectif.

Axe A-15 – Amélioration du transport collectif – Étude

RÉF.	GPS	AXE
IFR 0022	PORTE 1	RTMA

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,543	0,234	0,071	–	–	0,848

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux voies réservées et mesures préférentielles qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF.	GPS	
IFR 0016	PORTE 0	Axe A-Bonaventure – Étude
PLA 0006	PORTE 0	RTMA – Développement du réseau – Études particulières
IFR 0133	PORTE 0	RTMA – Développement du réseau – Service rapide par bus – Études
PLA 0005	PORTE 0	RTMA – Mesures préférentielles

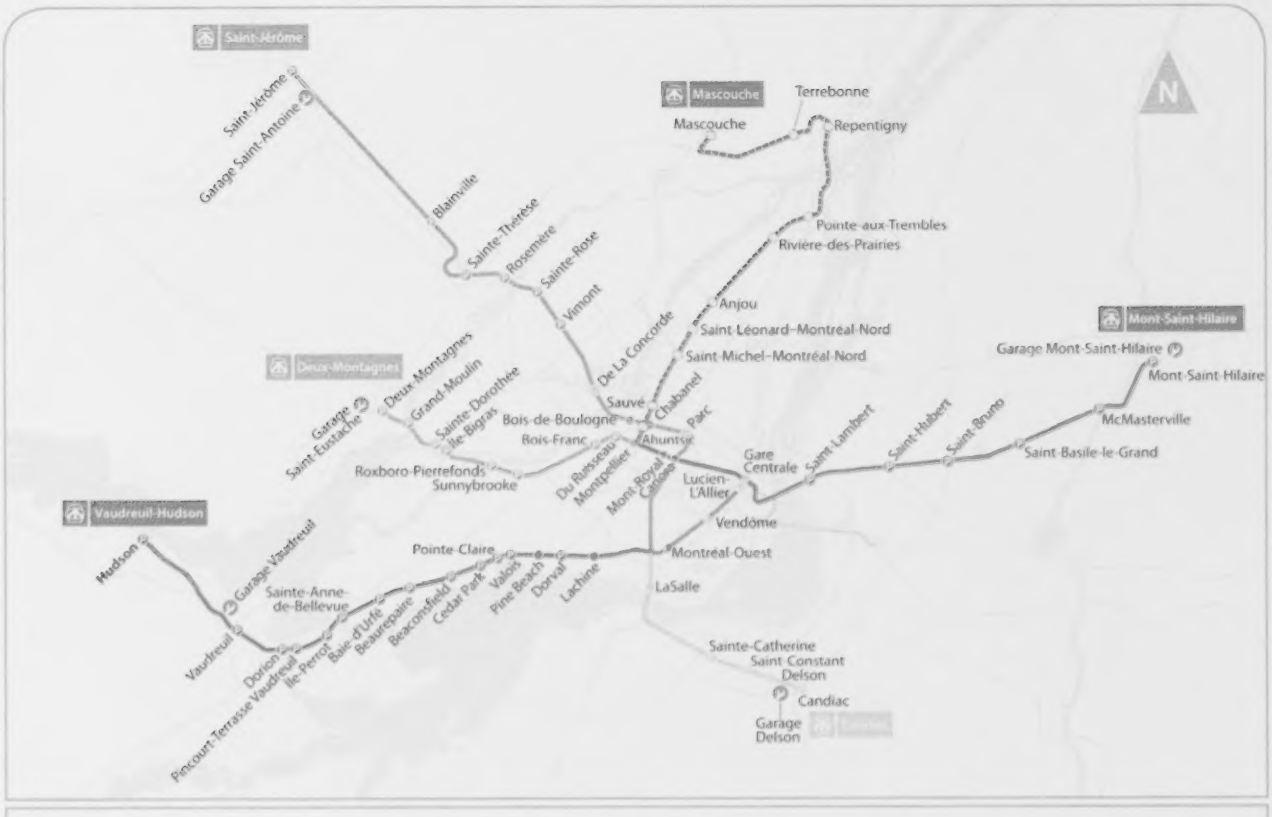
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	2,362	1,561	1,517	0,360	–	5,800

Réseau de trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue a été largement étendu depuis la création de l'AMT. En 1996, alors composé des lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson (anciennement nommée Dorion-Rigaud), le réseau représentait un achalandage annuel de 6,9 millions de déplacements. Aujourd'hui, ce réseau est constitué de cinq lignes et a enregistré en 2012 un achalandage de 17,4 millions de déplacements. Cette même année, l'achalandage quotidien moyen sur l'ensemble du réseau s'élevait à plus de 73 900 déplacements, dont plus de 35 100 en période de pointe du matin. L'articulation du réseau de trains de banlieue vers le centre de l'agglomération permet à la clientèle d'accéder rapidement au centre-ville, principal pôle d'emplois dans la région. Connecté à plusieurs stations de métro, ce réseau permet aussi de se rendre à d'autres bassins d'activités majeurs sur l'île.

En raison du succès du service de trains de banlieue, l'AMT fait face à une problématique de capacité sur plusieurs lignes, notamment en période de pointe du matin, ce qui limite l'accroissement de la clientèle du transport collectif dans la région. En lien avec ces constats concernant l'accès au réseau et la saturation du service, l'AMT a défini plusieurs orientations qui visent à doter la région de Montréal d'un service de trains de banlieue rivalisant avec les meilleurs réseaux en Amérique du Nord. Une hausse de service est ainsi envisagée sur l'ensemble du réseau afin de mieux répondre aux nouveaux besoins de mobilité (hausse du nombre de départs, notamment en période hors pointe). Cette hausse de service est conditionnée par l'établissement d'un réseau ferroviaire davantage dédié au déplacement des personnes. C'est la raison pour laquelle l'AMT procède à l'acquisition d'emprises ferroviaires et au doublement de voies ferrées sur certaines lignes de trains. Dans un souci d'amélioration constante de la qualité de service, la modernisation de la flotte de trains et la construction de centres d'entretien qui lui sont dédiés sont également envisagées. Enfin, un déploiement du réseau dans l'est de la région est prévu avec la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche).

L'ensemble de ces réalisations permettra de rehausser la qualité, le confort et la fiabilité du service offert, tout en offrant un accès à un réseau de transport collectif structurant à une plus grande proportion de la population dans la région. Conformément aux cibles établies dans le Plan stratégique – Vision 2020, ces améliorations permettront ainsi d'attirer une nouvelle clientèle et d'augmenter l'achalandage et la part de marché du transport collectif dans la région.



Légende

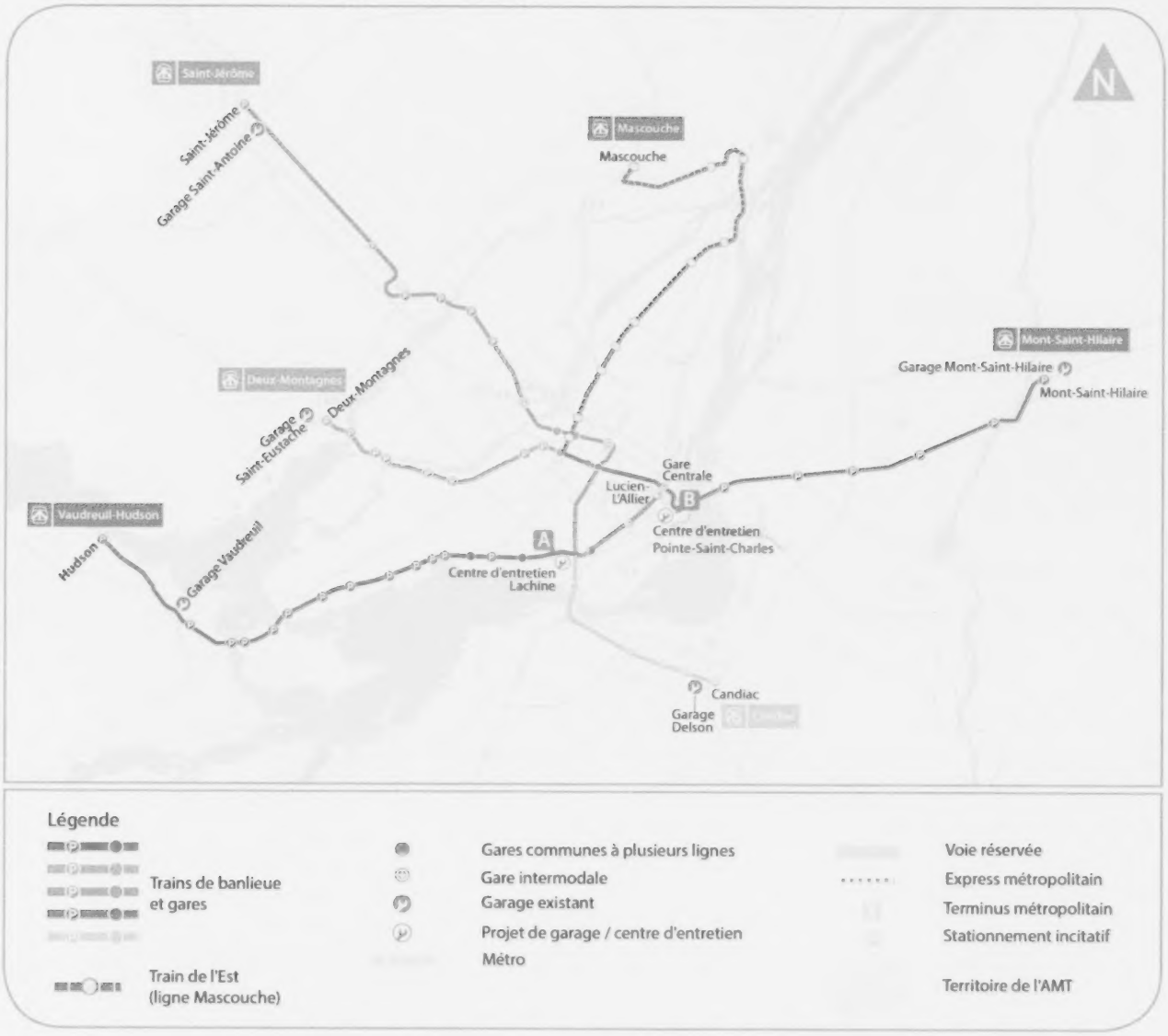
- Trains de banlieue et gares
- Train de l'Est (ligne Mascouche)
- Gares communes à plusieurs lignes
- Gare intermodale
- Garage existant
- Métro
- Voie réservée
- Express métropolitain
- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Territoire de l'AMT

Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien

Le renforcement du service de trains de banlieue, l'augmentation de sa fiabilité et l'amélioration du confort sont des critères essentiels au maintien et à l'accroissement de la clientèle du transport collectif. Pour atteindre ces objectifs, le maintien en bon état de la flotte de trains et sa modernisation s'imposent.

Parallèlement à l'acquisition de nouveau matériel, indispensable au regard de l'accroissement de service et de la hausse d'achalandage plus forte que prévu sur certaines lignes, l'AMT révise actuellement les voitures de série 700 et procède, de manière continue, à la réparation et à l'amélioration du matériel plus ancien.

Compte tenu du déploiement de ce nouveau matériel roulant et des objectifs de croissance de la clientèle, l'AMT travaille également à implanter deux centres d'entretien, l'un à Lachine et l'autre à Pointe-Saint-Charles. À la fine pointe de l'industrie, ces installations permettront d'assurer l'entretien de la flotte de matériel roulant et d'accroître la qualité et la fiabilité du service offert à la clientèle.



A. Centre d'entretien et site de garage Lachine

B. Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles

C. Matériel roulant – Réparations majeures *(non illustré)*

D. Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration *(non illustré)*

E. Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées *(non illustré)*

F. Voitures 700 – Révision *(non illustré)*

G. Voitures multiniveaux – Acquisition d'unités neuves *(non illustré)*

H. Voitures automotrices – Programme de réhabilitation mi-vie *(non illustré)*

PROJETS MAJEURS ET PROJETS EN RÉALISATION

Centre d'entretien et site de garage Lachine

RÉF. IFR 0074 | GPS ▸ – | JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 3 | TRAINS | DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

Voulant se doter d'installations appropriées pour assurer l'entretien de son nouveau matériel roulant circulant sur les lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac, l'AMT a acquis en 2011 une partie de la cour ferroviaire Sortin appartenant autrefois au Canadien Pacifique (CP) en vue de la construction d'un centre d'entretien moderne et répondant aux exigences opérationnelles reliées à ses activités.

Dans l'esprit de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, l'AMT a collaboré avec Infrastructure Québec (IQ) afin de déterminer le modèle d'affaires le plus opportun pour réaliser le projet : le mode de réalisation retenu consiste en la conception, la construction et le financement à court terme du centre d'entretien Lachine par un concepteur constructeur. Le Conseil des ministres a autorisé en avril 2012 le dossier d'affaires final (DAF) du projet, ce qui a permis à l'AMT d'octroyer le contrat. La conception est en cours de réalisation et la construction devrait être parachevée pour fin 2014.

Le nouveau centre d'entretien pourra recevoir 13 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pour une rame, un atelier de réparations pour deux locomotives et deux voitures et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie et comporteront des équipements lourds comme un pont roulant, une table de découplage de 100 tonnes, des systèmes d'inspection automatisés, un lavage pression vapeur, etc. Ces divers équipements permettront d'améliorer le niveau de service d'entretien du matériel roulant et de prolonger sa durée de vie utile.

En plus de la participation financière du gouvernement du Québec, ce projet bénéficie du soutien financier du Fonds Partenariat public-privé Canada (Fonds PPP Canada).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	24,750	37,562	8,742	63,728	8,768	–	118,800

Centre d'entretien et site de garage Pointe-Saint-Charles

RÉF. IFR 0028 | GPS ▸ – | JALON 2.2 ▸ 100 % | AXE 3 | TRAINS | DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

Situé sur le terrain abritant les anciens ateliers du Canadien National (CN) à Pointe-Saint-Charles, maintenant propriété de l'AMT, ce nouveau centre d'entretien recevra le matériel roulant circulant sur les lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire, sur le Train de l'Est (ligne Mascouche) et sur la ligne Saint-Jérôme, dans le cas où sa gare terminale deviendrait la Gare Centrale. Le projet a reçu un accueil très favorable des citoyens et des élus municipaux, satisfaits de constater que l'AMT a mis en place des mesures concrètes d'atténuation afin de réduire les nuisances pour le quartier et d'enfin voir l'activité ferroviaire renaître à Pointe-Saint-Charles.

Certains travaux préparatoires ont débuté au printemps 2011 et le centre d'entretien devrait être opérationnel en 2017. Le site pourra recevoir 21 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pouvant recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour les interventions régulières pour trois locomotives, cinq voitures multiniveaux et deux couples de série 400 [MR90] (composés d'une voiture motrice et d'une voiture remorque), un lave-train automatisé et un atelier de profilage de roue pour l'ensemble de la flotte.

Le 10 juillet 2013, le MTQ autorisait l'AMT à élaborer le DAF en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique. Le 31 juillet 2013, en collaboration avec l'AMT, IQ annonçait le lancement d'un appel de qualification en vue de la sélection de candidats pour la conception, la construction, le financement et l'entretien de ce nouveau centre.

L'AMT, le MTQ et IQ collaborent étroitement à la mise en place du processus de sélection du partenaire privé. Les candidats retenus seront par la suite invités à participer à l'appel de propositions du contrat de conception-construction-financement-entretien, dont le lancement est prévu pour l'hiver 2014.

Par ailleurs, une demande de soutien financier a été déposée pour ce projet au Fonds PPP Canada, qui a confirmé son intérêt à financer une portion du projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	42,923	6,484	14,932	45,427	160,034	269,800

Matériel roulant – Réparations majeures

RÉF. MRO 0018 GPS JALON REVUE TRIMESTRIELLE AXE 3 TRAINS MAINTIEN

L'AMT est propriétaire d'une flotte de matériel roulant servant à l'exploitation des trains de banlieue. Bien que cette flotte ait été rajeunie considérablement au cours des dernières années, des travaux d'entretien majeur sont nécessaires pour la maintenir en bon état de service. La portée de ce projet inclut notamment les réparations prioritaires des MR90 nécessaires pour les maintenir en service jusqu'à la mise en œuvre du programme de mi-vie des voitures.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	1,884	0,435	0,220	–	2,539

Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration

RÉF. MRO 0001 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 TRAINS MAINTIEN

Les locomotives F59PHI ont atteint 10 ans de service en 2011. Des signes d'usure sur les locomotives nécessitent la mise en place d'un projet de fiabilisation qui comprend principalement les travaux suivants :

- le remplacement ou reconditionnement des pompes ;
- le remplacement ou reconditionnement d'ensembles de puissance du moteur diesel principal ;
- le remplacement ou reconditionnement des moteurs électriques ;
- la rénovation des groupes électrogènes ;
- la réparation de la structure et de la caisse des locomotives.

Ces entretiens, recommandés par le fabricant des locomotives, sont indispensables pour assurer la fiabilité du service.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	4,408	1,718	0,709	–	–	6,835

Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées

RÉF. MRO 0017 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 TRAINS MAINTIEN

Le parc de locomotives de l'AMT compte 11 locomotives de modèle F59PHI qui seront utilisées, à terme, sur les lignes Vaudreuil-Hudson et Candiac. En raison de l'accroissement de l'achalandage sur ces lignes, et pour répondre aux besoins futurs de l'AMT, des locomotives supplémentaires sont nécessaires. En 2011, l'AMT a acquis 10 locomotives F59PH usagées. Ces locomotives ont un cycle de vie résiduel intéressant par rapport au coût d'achat et, grâce à des travaux de réfection, elles permettent à l'AMT d'assurer la fiabilité des services, en plus de constituer une réserve suffisante pour les cycles d'entretien. De plus, ces locomotives permettent le retrait de certaines locomotives louées plus âgées et moins performantes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	6,762	10,262	8,439	2,280	–	27,743

Voitures 700 – Révision

RÉF. MRO 0008 GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS MAINTIEN

Les 24 voitures de série 700 ont atteint la moitié de leur vie utile, rendant nécessaire leur révision pour assurer la pérennité de leur confort et de leur fiabilité. Du fait de l'arrivée des voitures multiniveaux, l'AMT a temporairement retiré du service les voitures 700. La mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. IFR 0125] et les projections d'achalandage demanderont le retour graduel et à long terme des voitures 700 sur le service régulier aux gares avec quais bas. L'AMT saisit donc cette fenêtre d'opportunité pour effectuer les travaux de réfection requis sans avoir à perturber l'offre de service. Ces travaux, présentement en cours, se termineront en 2014.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	12,356	0,867	–	–	–	13,223

Voitures multiniveaux – Acquisition d'unités neuves

RÉF. MRO 0002 GPS ▸ PORTE 2 AXE TRAINS MAINTIEN

En 2007, l'AMT a octroyé un contrat pour la fabrication de 160 voitures multiniveaux 3000 afin de répondre aux besoins du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. IFR 0125], de remplacer les voitures à un étage de série 1000 et d'accroître la capacité sur le réseau de trains de banlieue. Le nombre de voitures requises a été défini sur la base de prévisions d'accroissement de l'achalandage. Or, il s'est avéré que l'achalandage sur certaines lignes a crû plus rapidement que prévu. Cette nouvelle acquisition est donc nécessaire afin d'accroître le service et de respecter les normes de confort pour notre clientèle.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,070	37,600	41,609	4,600	4,790	88,669

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section présente un projet de maintien en bon état et de modernisation de la flotte de trains, afin de maintenir la performance du service de trains de banlieue à moyen et long termes. L'AMT procède ainsi à une réhabilitation mi-vie des voitures automotrices de série 400 (MR90), comprenant la modification ou le remplacement des systèmes nécessaires au maintien de la fiabilité, de la performance et du confort du service offert.

Voitures automotrices – Programme de réhabilitation mi-vie

RÉF. MRO 0013 GPS ▸ PORTE 2 AXE TRAINS MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75%	–	–	–	–	–	–	Confidentiel

Infrastructures communes

Afin d'accroître l'achalandage et la part modale du transport collectif dans la région, l'AMT souhaite renforcer le service de trains de banlieue, augmenter sa fiabilité et améliorer le confort des usagers. Pour ce faire, le maintien en bon état et la modernisation des infrastructures communes sur le réseau sont essentiels.

L'AMT envisage ainsi la réfection des infrastructures et de la signalisation ferroviaires afin d'améliorer la performance et la fluidité des mouvements de trains sur l'ensemble du réseau. Toujours dans l'idée d'améliorer la fiabilité du service, l'AMT prévoit moderniser plusieurs nœuds de connexion et gares situés à des endroits stratégiques sur le réseau. Des investissements sont également prévus afin de moderniser un certain nombre de ponts et viaducs. La modernisation du tunnel Mont-Royal sera plus spécifiquement étudiée afin de pouvoir absorber la hausse de service prévue sur le réseau. Dans l'optique d'améliorer le confort et la sécurité de la clientèle, il est également prévu de moderniser les quais et le mobilier urbain s'y afférant (abris, luminaires). Enfin, l'acquisition progressive d'emprises ferroviaires permettra de favoriser la création d'un réseau ferroviaire davantage dédié au déplacement des personnes.

A. Corridors du CP – Travaux d'infrastructures *(non illustré)*

B. Emprises ferroviaires et autres – Acquisition *(non illustré)*

C. Programme Réno-Tunnel

D. Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures *(non illustré)*

E. Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires

F. Trains de banlieue – Réparations majeures sur les cinq lignes *(non illustré)*

G. Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications

H. Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I

I. Programme Réno-structures – Pont Cornwall

J. Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I *(non illustré)*

K. Tunnel Mont-Royal – Accroissement de la capacité – Étude

L. Enveloppe de concepts – Infrastructures communes *(non illustré)*

PROJETS MAJEURS ET PROJETS EN RÉALISATION

Corridors du CP – Travaux d'infrastructures

RÉF. MRO 0006 GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 TRAINS MAINTIEN

À la suite des inspections effectuées par le CP et l'AMT sur l'ensemble du réseau des trains de banlieue qui transitent par les emprises du CP, un programme de travail a été déterminé pour maintenir l'efficacité, la fiabilité et la vitesse des trains, le tout dans l'objectif de respecter les horaires.

La plupart des interventions requises dans le cadre de ce programme de travail ont été réalisées. Ainsi, des travaux ont été effectués pour prévenir les bris responsables des interruptions de service, ce qui devrait permettre une réduction des interventions majeures au niveau de la voie. Des travaux reliés à certains ponts ferroviaires seront réalisés en 2014.

L'avancement du projet dépend fortement de l'avancement des travaux du CP. Les coûts du projet ont été révisés à la baisse en fonction des nouvelles estimations reliées à ces travaux à venir.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	4,666	9,226	0,986	–	–	–	10,212

Emprises ferroviaires et autres – Acquisition

RÉF. JUR 0001 JUR 0002 GPS ▸ REVUE TRIMESTRIELLE AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

L'AMT a amorcé des discussions en vue de faire l'acquisition d'emprises ferroviaires appartenant au CN et au CP. Grâce à ces acquisitions, l'AMT sera en mesure de réaliser des économies au chapitre des charges d'exploitation tout comme pour la réalisation d'aménagements projetés. Cette provision pourra aussi servir, le cas échéant, à acquérir des propriétés situées aux abords des gares et garages des lignes de trains de banlieue pouvant servir à l'agrandissement des stationnements.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
Variable	–	–	117,206	5,467	3,179	–	125,852

Programme Réno-Tunnel

RÉF. IFR 0109 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

Construit entre 1912 et 1917 et mis en service en 1918, le tunnel Mont-Royal est le lien ferroviaire entre la gare Canora et la Gare Centrale. Il représente une infrastructure majeure et névralgique pour l'AMT puisqu'il permet un accès direct au centre-ville pour les usagers de la ligne la plus achalandée de son réseau : la ligne Deux-Montagnes.

L'AMT prévoit à court et moyen termes augmenter l'achalandage dans le tunnel avec le passage du Train de l'Est et, éventuellement, de la ligne Saint-Jérôme. De plus, elle souhaite augmenter la capacité de la ligne Deux-Montagnes en y ajoutant des départs pour répondre à la demande croissante des usagers. L'augmentation de l'achalandage dans le tunnel, conjuguée à la modernisation du matériel roulant (découlant de l'introduction des voitures 3000 et locomotives bimodes sur le réseau), a conduit l'AMT à lancer diverses études afin de s'assurer de l'état de l'infrastructure actuelle et d'apporter les améliorations jugées nécessaires pour accroître la sécurité des usagers, du personnel ferroviaire et des équipes d'intervention d'urgence.

Le programme Réno-Tunnel vise spécifiquement à définir les mesures à mettre en place afin de limiter les risques afférents aux possibilités d'accidents et/ou d'incendies dans le tunnel. L'AMT travaille avec ses partenaires – soit le CN, le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM), le Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM) et Transports Canada – et ses consultants afin de définir les mesures à mettre en œuvre à court et moyen termes pour améliorer la sécurité et atténuer les risques identifiés. L'étape d'avant-projet définitif a permis de spécifier le choix des éléments et infrastructures qui seront implantés dans le tunnel. Parallèlement à cette étude, l'AMT et ses partenaires travaillent à compléter les mesures qui seront déployées à court terme dans le tunnel.

Le budget présenté au présent PTI couvre les études d'avant-projet préliminaire et définitif, l'ingénierie détaillée, les travaux des mesures à court terme ainsi que certains travaux de rénovation. Ce budget, qui s'appuie sur une étude préliminaire, est toutefois appelé à être révisé une fois recensées les exigences de l'ensemble des partenaires et achevées l'étude d'avant-projet définitif et l'ingénierie détaillée.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	7,353	5,582	4,125	7,940	–	25,000

Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures

RÉF. IFR 0088 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Vaudreuil-Hudson, des améliorations doivent être apportées aux infrastructures pour améliorer la fiabilité et la souplesse d'opération et pour accroître le nombre de trains empruntant la subdivision Vaudreuil (Montréal-Ouest–Dorion), où passent aussi des trains de marchandises du CP (axe Montréal-Toronto).

La mise en place d'un système de commande centralisée de la circulation (CCC) entre Dorval et Saint-Lazare permettra aux trains de circuler sur les deux voies ferrées dans les deux directions et l'installation des aiguillages motorisés avec réchauffeurs d'aiguillage permettra de commander à distance les changements de voies en cas de dépassements ou croisements de trains prévus à l'horaire ou résultant de pannes de matériel roulant ou de défaillances d'infrastructures. Des voies de garage de matériel roulant défectueux seront ajoutées aux gares Beaconsfield et Sainte-Anne-de-Bellevue. En outre, l'ajout de liaisons à double commande à Saint-Lazare réduira les interférences avec les trains de marchandises provenant de Toronto. Un nouvel accès (accès est) au centre d'entretien Lachine réduira les interférences avec les trains de marchandises allant ou venant de la cour Saint-Luc.

En plus de ces travaux, le projet de réfection de l'échangeur A-20–A-520 à Dorval prévoit le prolongement de la voie n° 3 (nord) entre Dorval et la gare Pine Beach (aiguillage de vitesse de 72 km/h), ce qui permettra également de réduire les interférences avec les trains de marchandises manœuvrant entre Dorval et Saint-Luc.

Les travaux relatifs à ce projet ont été lancés en 2011 et progressent par lots.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	6,674	10,247	11,368	9,731	–	38,020

Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires

RÉF. IFR 0076 GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION MAINTIEN

Tous les trains des lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac empruntent les infrastructures ferroviaires de la subdivision Westmount du CP entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier, ce qui représente quotidiennement un nombre important de mouvements de trains, dont la majorité se fait en période de pointe. Une étude de simulation de pannes a démontré le manque de robustesse du système de signalisation existant et les limites de la configuration actuelle des voies ferrées au niveau des aiguillages et liaisons ; c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne produit des retards en cascade sur l'ensemble des autres trains. Cette étude a également démontré que tout ajout de service sur ce tronçon rendrait la situation plus critique et même impraticable. Les inspections effectuées par le CP et l'AMT ont permis de déterminer les travaux à réaliser pour prévenir les bris responsables des interruptions de service et maintenir la vitesse des trains. Plusieurs d'entre eux ont été réalisés entre 2010 et 2012.

Par ailleurs, le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km est la cause d'importantes interruptions de service. Il doit être remplacé par un système de dernière génération. Il faut aussi augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires en facilitant la rencontre des trains à contresens. La 3e voie au sud sera prolongée sur 4,8 km jusqu'à Montréal-Ouest et des voies de liaison seront installées.

Une conduite de fibre optique devra être déplacée et des travaux de drainage et d'autres travaux connexes, comme la construction de structures de protection, devront être effectués. De plus, une lisière de terrain devra être acquise pour agrandir le quai de la gare Vendôme, les travaux ne pouvant se faire à l'intérieur de l'emprise actuelle du CP. Également, le projet inclura un raccordement permanent entre les infrastructures de l'AMT et du Centre universitaire de santé McGill (CUSM). Des négociations sont présentement en cours en lien avec le paiement pour le raccordement entre les infrastructures de l'AMT, de la STM et du CUSM.

Par ailleurs, la Ville de Montréal procède à l'élargissement de la rue Décarie pour faciliter l'accès au nouveau CUSM. Le viaduc situé à l'ouest de la gare Vendôme a dû être reconstruit. L'AMT apporte une contribution de 800 000 $, montant qu'elle aurait dû de toute façon débourser pour la réparation de ce viaduc en très mauvais état.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	11,175	13,722	12,320	–	–	37,217

Trains de banlieue – Réparations majeures sur les cinq lignes

RÉF. MRO 0015 GPS ▸ REVUE TRIMESTRIELLE AXE TRAINS MAINTIEN

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (emprises ferroviaires, caténaires, gares, etc.) servant à l'exploitation de ses lignes de trains de banlieue. Des travaux d'entretien majeur sont nécessaires de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement. Il faut notamment réaliser des études sur les structures des ponts des réseaux du CN et du CP afin d'identifier les travaux à venir à moyen terme, en plus de mettre en place un programme d'interventions ponctuelles, préventives ou curatives sur les infrastructures civiles et ferroviaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	4,851	4,973	5,097	–	14,921

Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications

RÉF. TI 0017 GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS MAINTIEN

L'AMT doit moderniser les communications radio dans le tunnel Mont-Royal, ce qui permettra aux services d'urgence, au CN et à son propre personnel d'améliorer la coordination des interventions et la réception d'information actualisée. L'AMT aura ainsi à sa disposition un système efficace afin de suivre, sans délai, les démarches et activités entreprises, en plus de favoriser la reprise normale du service. En cas d'urgence, les signalements se feront aussi plus rapidement au COS de l'AMT et aux partenaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,388	1,656	–	–	–	3,044

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section regroupe des projets de maintien en bon état et de modernisation des infrastructures communes du réseau de trains de banlieue, qui sont essentiels pour améliorer la performance du service offert à la clientèle. Une étude sur la capacité du tunnel Mont-Royal est ainsi prévue afin de répondre à la croissance d'achalandage attendue dans le tunnel. Également, l'AMT est en train de finaliser les plans et devis de la reconstruction du pont Cornwall en vue d'une réalisation en 2014. Toujours dans un contexte d'ajout de service prévu sur le réseau, l'AMT souhaite procéder à la modernisation et à la mise aux normes des systèmes électriques et caténaires. L'AMT travaille également sur le réaménagement du secteur de la gare Montréal-Ouest en vue de mieux s'arrimer aux projets majeurs prévus dans ses environs (CUSM, centre d'entretien de Lachine et reconstruction du complexe Turcot).

Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I

RÉF. IFR 0077 | GPS ▸ PORTE 1 | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,957	0,816	0,196	0,057	56,039	58,065

Programme Réno-structures – Pont Cornwall

RÉF. IFR 0089 | GPS ▸ JALON 2.2 ▸ 100 % | AXE 3 TRAINS MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,608	10,392	–	–	–	11,000

Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I

RÉF. MRO 0007 | GPS ▸ JALON 2.1 ▸ 70 % | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION | MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,148	3,538	6,316	6,226	0,449	17,677

Tunnel Mont-Royal – Accroissement de la capacité – Étude

RÉF. IFR 0027 | GPS ▸ PORTE 1 | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,513	0,056	–	–	–	0,569

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux infrastructures communes qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF. PLA 8006 | GPS ▸ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Infrastructures communes

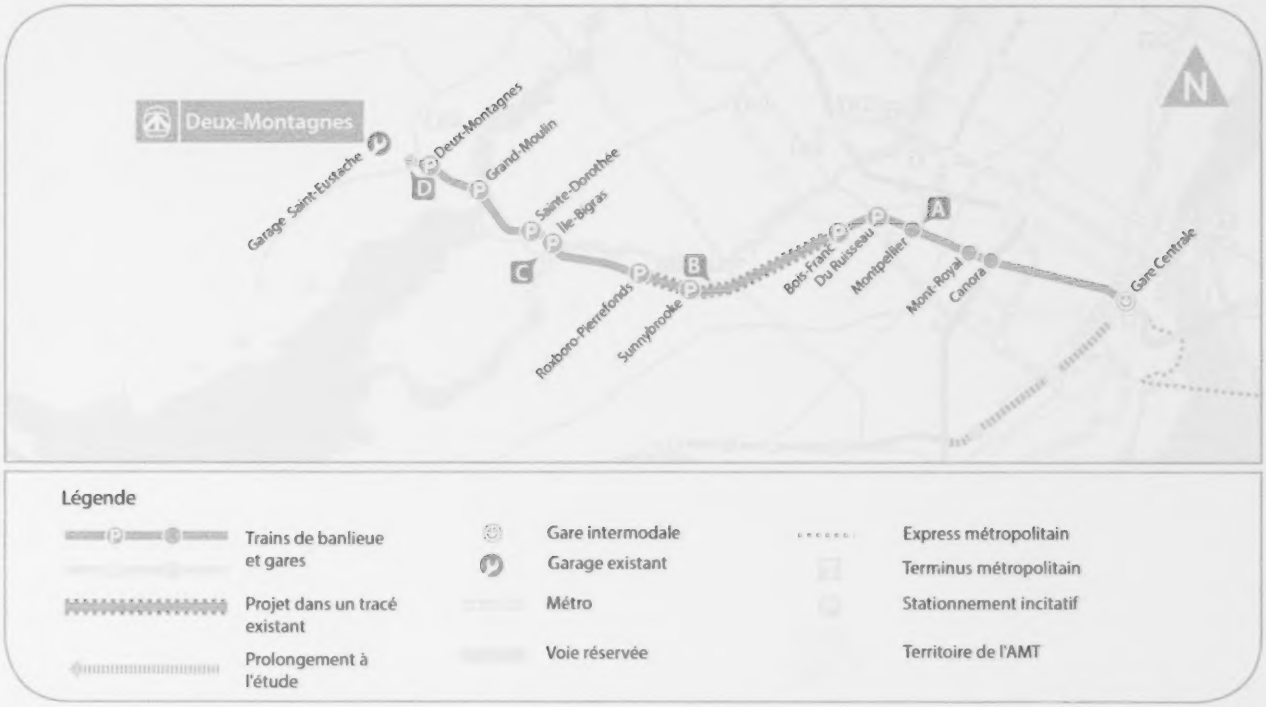
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,905	1,980	1,415	–	–	4,300

Ligne Deux-Montagnes

Première ligne de trains électrifiée au Canada, la ligne Deux-Montagnes a été inaugurée en 1918 après l'achèvement du tunnel Mont-Royal. Entre 1992 et 1995, cette ligne a fait l'objet d'importants travaux de réfection des infrastructures ferroviaires, de la signalisation et du matériel roulant. Avec plus de 7,8 millions de passagers en 2012, cette ligne est aujourd'hui la plus fréquentée et représente 45 % de l'achalandage sur l'ensemble du réseau. Desservant directement le centre-ville en passant à travers le tunnel Mont-Royal, elle permet d'accéder au centre-ville, principal pôle d'activités dans la région. La connexion de la Gare Centrale avec le réseau de métro permet également à la clientèle d'accéder à d'autres pôles d'activités majeurs sur l'île de Montréal.

La forte popularité de la ligne Deux-Montagnes se traduit par un niveau important de saturation du service aux heures de pointe, qui entrave la croissance de la clientèle. Dans ce contexte, l'AMT prévoit augmenter la capacité d'accueil de la ligne afin d'améliorer le confort et la qualité du service au bénéfice de la clientèle actuelle, tout en attirant de nouveaux usagers du transport collectif.

L'agrandissement et l'optimisation de gares et stationnements sont prévus afin de faciliter l'accès au réseau. L'AMT procédera également à la modernisation d'emprises ferroviaires. En minimisant les conflits potentiels avec la circulation des trains de marchandises, elle sera ainsi en mesure d'offrir un service de transport collectif encore plus performant en termes de fréquence, de temps de parcours, de service à contre-charge ou encore de fiabilité.



A. Jonction de l'Est – Étagement

B. Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

C. Gare Île-Bigras – Réhabilitation

D. Enveloppe de concepts – Ligne Deux-Montagnes

PROJET EN RÉALISATION

Jonction de l'Est – Étagement

RÉF. IFR 0054 GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

L'étagement ferroviaire de la jonction de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains de passagers sur la ligne Deux-Montagnes, tout en évitant les conflits de croisement à niveau avec les trains de marchandises du CN circulant sur la subdivision Saint-Laurent. De plus, ce projet est un préalable à la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. IFR 0125].

Le projet consiste à aménager une structure pour faire passer la voie où roulent les trains de marchandises du CN (subdivision Saint-Laurent) par-dessus la ligne électrifiée Deux-Montagnes où circulent les trains de l'AMT. Il inclut la réalisation de voies de déviation temporaires, incluant l'électrification de certaines de ces voies, afin de maintenir les services ferroviaires du CN et de l'AMT durant les travaux de construction. Ce projet comprend aussi la construction d'un mur acoustique végétalisé ainsi que les aménagements paysagers connexes requis pour les mesures d'atténuation antibruit exigées par les riverains. Les travaux ont débuté en 2010 et se termineront en 2014.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	54,310	5,290	–	–	–	59,600

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

L'AMT planifie le doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds, ce qui permettra notamment de faire circuler des trains à contre-charge aux heures de pointe et d'augmenter la fiabilité des services tant existants que futurs. Ce projet permettra de consolider et développer le service sur la ligne Deux-Montagnes afin d'augmenter la capacité d'accueil de la ligne et ainsi pallier la saturation du service aux heures de pointe. Par ailleurs, dans un souci de maintien des infrastructures et en lien avec l'arrivée des nouvelles voitures 3000 et des nouvelles normes d'éclairage (LED) et de télécommunication, l'AMT vise la réfection complète et la mise à niveau des quais, des garde-corps, des stationnements, des escaliers et des autres installations de la gare Île-Bigras.

Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

RÉF. IFR 0004 GPS ▸ PORTE 2 AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,171	0,382	1,674	5,260	43,813	53,300

Gare Île-Bigras – Réhabilitation

RÉF. IFR 0030 GPS ▸ JALON 2.2 ▸ 100 % AXE 3 TRAINS MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,206	0,086	1,909	–	–	2,201

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Deux-Montagnes qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF.	IFR 0037	GPS ▸	PORTE 0	Ligne Deux-Montagnes – Prolongement du service vers Saint-Eustache – Étude
RÉF.	PLA 8007	GPS ▸	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Ligne Deux-Montagnes

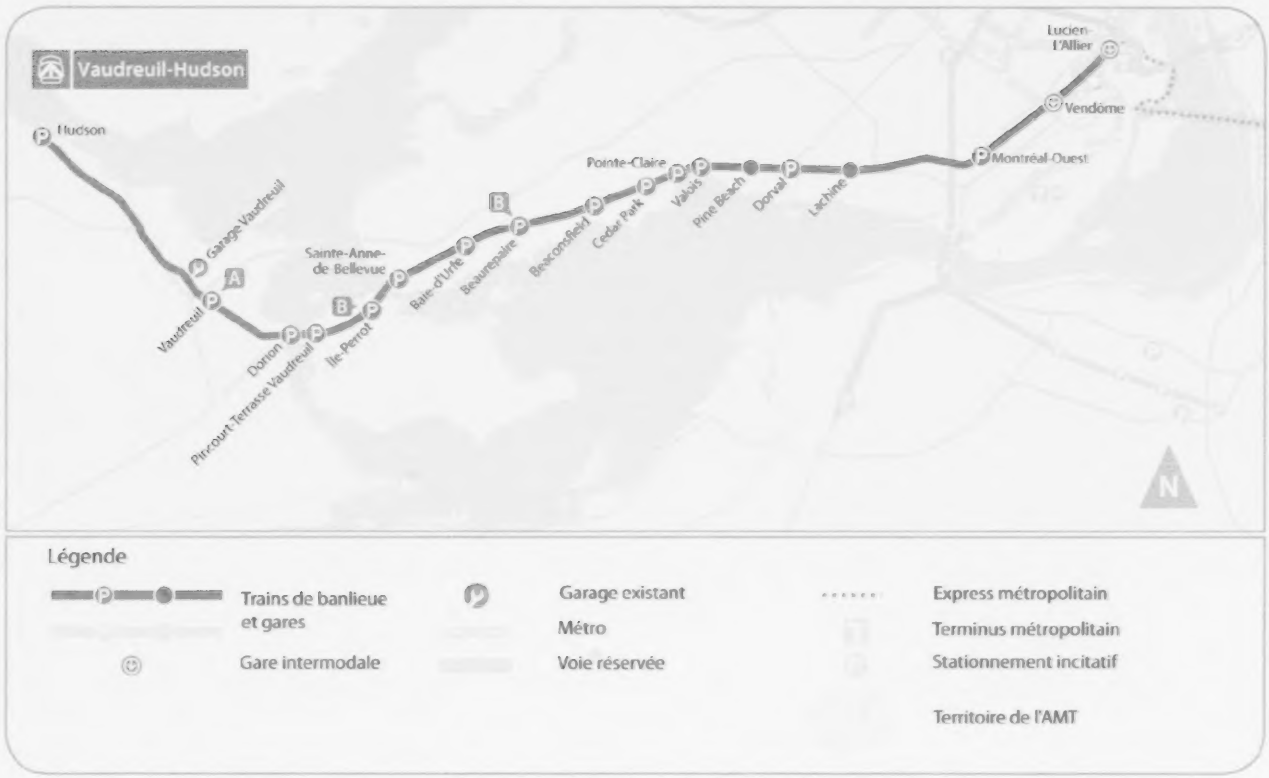
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,088	0,212	–	–	–	0,300

Ligne Vaudreuil-Hudson

En service sans interruption depuis 1887, la ligne Vaudreuil-Hudson a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ entre 1982 et 1989. Avec plus de 3,8 millions de passagers en 2012, elle est la deuxième ligne la plus fréquentée et représente plus de 22 % de l'achalandage sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue. En desservant directement le centre-ville, cette ligne permet aux résidents de l'ouest de l'île et de la couronne sud-ouest de se rendre au centre-ville de Montréal, principal pôle d'activités dans la région, et d'accéder au réseau de métro.

Le succès d'achalandage sur cette ligne et la saturation de certains équipements nécessitent d'en accroître l'offre de service. Des projets et initiatives sont ainsi prévus afin de répondre aux nouveaux besoins de mobilité de la population et d'encourager le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif.

L'AMT prévoit moderniser certaines gares afin de faciliter les correspondances autobus-train et optimiser l'accès aux équipements en transport collectif et actif. Dans certains cas, une meilleure insertion environnementale et paysagère des équipements est visée, à travers l'intégration de critères de développement durable dans leur réfection. Compte tenu de la volonté de l'AMT d'augmenter l'offre de service sur cette ligne, la modernisation de certaines infrastructures est également prévue. Ces initiatives permettront d'exploiter la ligne indépendamment de la demande en transport ferroviaire des marchandises, renforçant du même coup la fréquence, la rapidité et la fiabilité du service offert à la clientèle.



A. **Gare Vaudreuil – Aménagement permanent**

B. **Enveloppe de concepts – Ligne Vaudreuil-Hudson**

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section présente un projet permettant de consolider et développer le service sur la ligne Vaudreuil-Hudson. La modernisation et l'optimisation de gares seront mises en œuvre afin de faciliter leur accès pour tous les modes. Dans cette optique, il est prévu d'aménager la gare Vaudreuil de façon permanente.

Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

RÉF. IFR 0086 | GPS ▸ PORTE 1 | AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,030	1,359	6,182	5,498	–	15,069

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Vaudreuil-Hudson qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF.	IFR 0085	GPS ▸ PORTE 0	Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement – Étude
RÉF.	IFR 0116	GPS ▸ JALON DÉMARRAGE	Gare Île-Perrot – Aménagement permanent – Étude
RÉF.	PLA 8008	GPS ▸ JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Ligne Vaudreuil-Hudson

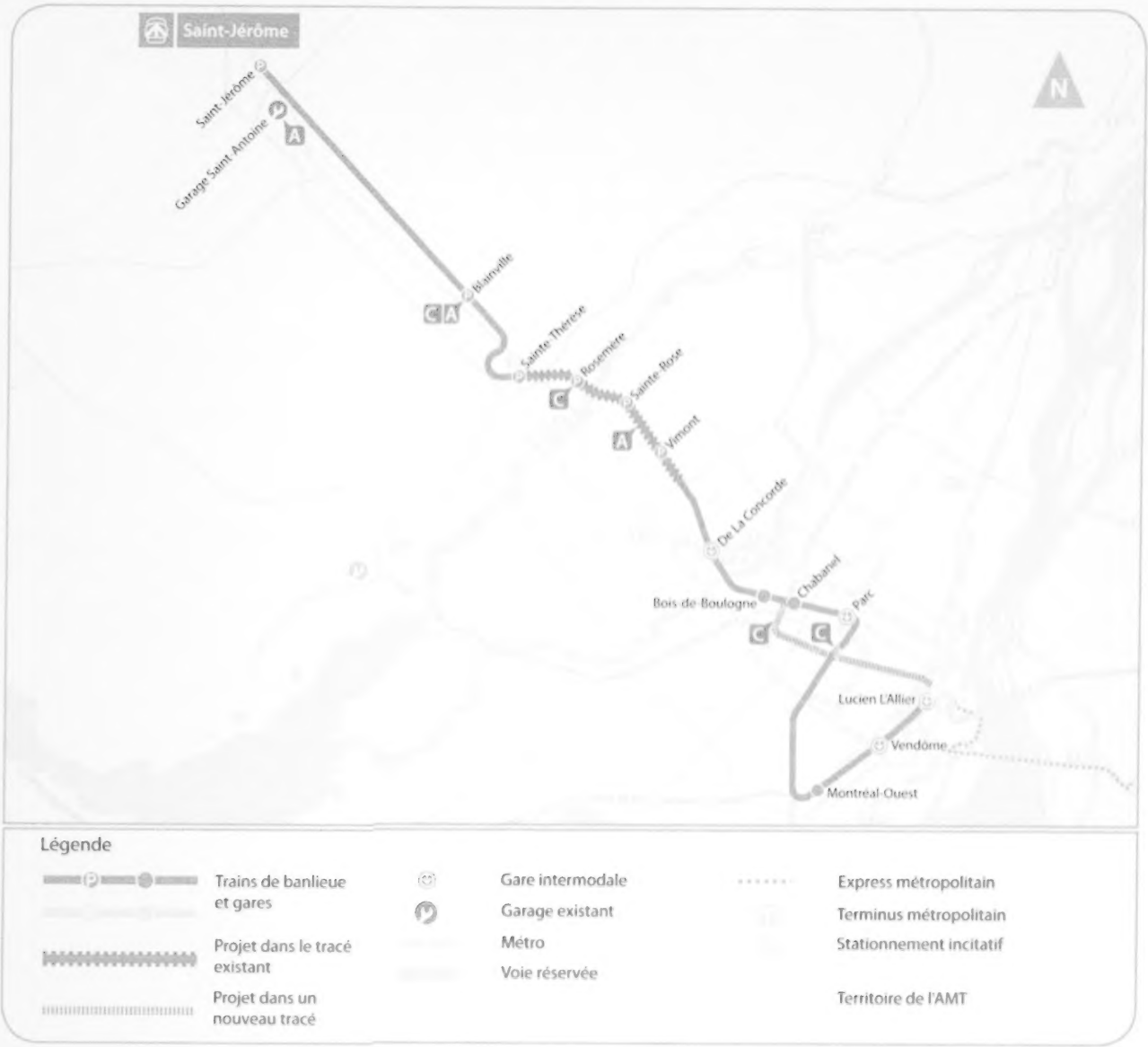
MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,216	0,347	0,257	–	–	1,820

Ligne Saint-Jérôme

En fonction de 1882 à 1981, la ligne Saint-Jérôme a été remise en service par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation de la congestion automobile découlant de travaux routiers. La demande pour ce service s'étant confirmée par une hausse constante de l'achalandage, la ligne a été rendue permanente en 2000. En 2007, la ligne a été prolongée de 15,5 km entre Blainville et Saint-Jérôme. En 2012, elle représentait un achalandage de près de 2,5 millions de déplacements annuels, ce qui en fait la troisième ligne de trains la plus achalandée du réseau. Cet achalandage est en progression constante depuis les dernières années, avec une croissance de plus de 17 % entre 2007 et 2012.

Conformément à sa mission d'accroître la part modale du transport collectif dans la région, l'AMT souhaite encourager la croissance de la clientèle sur cette ligne, en améliorant la capacité, la rapidité, la fiabilité et la couverture du service. L'AMT prévoit ainsi faciliter l'accès à plusieurs gares en automobile, mais aussi en transport collectif, à pied et à vélo, conformément aux objectifs du Plan stratégique – Vision 2020 de favoriser la mobilité durable.

Les travaux requis pour augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires sur certains tronçons ont été achevés à l'été 2013, ce qui a permis de procéder à une hausse de service sur la ligne en période de pointe, en soirée et durant la fin de semaine. Afin d'améliorer le confort et la sécurité de la clientèle, une mise à niveau des quais sera effectuée sur plusieurs gares.



A. **Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité**

B. **Ligne Saint-Jérôme – Réfection des quais** ***(non illustré)***

C. **Enveloppe de concepts – Ligne Saint-Jérôme**

PROJET EN RÉALISATION

Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité

RÉF. IFR 0006 GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Afin d'accroître le nombre de trains sur la ligne Saint-Jérôme, les travaux suivants étaient nécessaires :

- mise en place d'un système de CCC entre la gare Parc et le site de garage Saint-Jérôme ;
- doublement de la voie ferrée principale entre la jonction Saint-Martin et la gare Sainte-Rose ;
- construction d'un deuxième quai pour desservir cette nouvelle voie à la gare Vimont ;
- aménagement de nouvelles voies d'évitement à Mirabel, Blainville et Sainte-Thérèse ;
- construction de nouvelles voies de liaison à Bois-de-Boulogne et à la jonction Saint-Martin ;
- remise en service la voie n° 2 et le quai qui la dessert à la gare Lucien-L'Allier ;
- construction d'une sixième voie au garage Saint-Antoine.

En raison de l'ajout des gares Saint-Jérôme, Vimont, Chabanel et De La Concorde en 2007 et de l'ajout de service effectué en août 2013, ces infrastructures additionnelles étaient nécessaires pour assurer la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service.

En 2012, plus de 5 900 usagers utilisaient la ligne Saint-Jérôme dans les deux directions en pointe du matin. Avec les améliorations apportées aux infrastructures ferroviaires et l'ajout de rames, deux départs ont été ajoutés par période de pointe (six mouvements par jour), ce qui permettra d'accroître la capacité à plus de 8 300 usagers en pointe du matin. Les travaux relatifs à ce projet progressent par lots et ont été lancés en 2011. Ils se termineront en 2014.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	37,874	5,241	–	–	–	43,115

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section présente un projet permettant de consolider et développer le service sur la ligne Saint-Jérôme. L'AMT va procéder à l'inspection et à la réfection progressive des quais sur cette ligne afin de maintenir un environnement sécuritaire pour la clientèle tout en améliorant le confort du service offert.

Ligne Saint-Jérôme – Réfection des quais

RÉF. IFR 0070 GPS ▸ JALON 2.1 ▸ 70 % AXE TRAINS MAINTIEN

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,029	0,257	2,643	3,571	–	6,500

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Saint-Jérôme qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF.	IFR 0073	GPS ▸	PORTE 0	Gare Blainville – Amélioration de l'accès – Étude
RÉF.	IFR 0071	GPS ▸	PORTE 0	Gare Rosemère – Amélioration de l'accès – Étude et acquisition de terrain
RÉF.	IFR 0056	GPS ▸	PORTE 0	Ligne Saint-Jérôme – Connexion dans le tunnel Mont-Royal – Étude
RÉF.	PLA 8009	GPS ▸	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Ligne Saint-Jérôme

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en milliers de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,460	1,040	–	–	–	2,500

Ligne Mont-Saint-Hilaire

En service de 1859 à 1988, la ligne Mont-Saint-Hilaire a été remise en service par l'AMT en 2000 comme mesure d'atténuation découlant de travaux routiers. En réponse au succès d'achalandage, l'offre de service sur la ligne a été régulièrement augmentée depuis l'année 2000. En 2012, elle permettait plus de 2,2 millions de déplacements annuels. Cette ligne a bénéficié d'une très forte augmentation de sa clientèle au cours des dernières années, avec une croissance d'achalandage entre 2007 et 2012 proche de 50 %.

Forte de ce succès, l'AMT souhaite poursuivre la croissance de la clientèle sur cette ligne en offrant un service encore plus performant en termes de capacité, de rapidité et d'accès aux gares.

Le réaménagement de plusieurs gares a été achevé ou est en cours, ce qui encouragera l'accroissement de la clientèle en facilitant l'accès aux équipements pour tous les modes. Une attention particulière sera portée à l'amélioration de l'intermodalité, en simplifiant l'accès aux équipements en transport collectif et en transport actif. L'implantation de panneaux d'affichage et la modernisation du mobilier urbain à certaines gares permettront également d'améliorer le confort de la clientèle lors des correspondances. Par ailleurs, la modernisation des infrastructures ferroviaires sur certains tronçons permettra d'augmenter la capacité d'accueil de la ligne, en prévision d'une amélioration de service.

A. **Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent**

B. **Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité** ***(non illustré)***

C. **Enveloppe de concepts – Ligne Mont-Saint-Hilaire**

PROJET EN RÉALISATION

Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

RÉF. IFR 0007 | GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service sur cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée de manière temporaire à Mont-Saint-Hilaire en septembre 2002. En raison de l'accroissement de l'achalandage, le stationnement a été agrandi à quatre reprises, pour atteindre 694 places en 2009. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, le stationnement a été aménagé de façon permanente à l'automne 2012 et a été agrandi à près de 860 places au printemps 2013.

La gare Mont-Saint-Hilaire sera encadrée par un développement domiciliaire ainsi que par un complexe commercial. La Ville de Mont-Saint-Hilaire complétera sous peu ses investissements dans le secteur de façon à achever son réseau d'égout pluvial et différents aménagements publics. Le projet de réaménagement a reçu l'appui des partenaires impliqués, soit la Ville, le conseil intermunicipal de transport (CIT) et la Municipalité régionale de comté (MRC) de la Vallée du Richelieu. La Ville financera la portion de rue reliant les chemins d'accès du stationnement aux intersections des rues de la ville. Les travaux pour ce projet seront achevés à l'été 2014, avec l'ajout d'une troisième voie ferrée [réf. IFR 0064]. Les travaux résiduels comprendront le raccordement à la piste cyclable et l'ajout de supports à vélos, l'ajout d'une billetterie et d'un centre d'information à affichage dynamique, puis la fin des travaux dans la boucle d'autobus.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	0,330	6,560	1,080	–	–	–	7,640

PROJET EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section présente un projet permettant de consolider et développer le service sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. À la suite de la hausse de service offerte sur la ligne en 2008, l'AMT s'est entendue avec le CN afin de réaliser des travaux ferroviaires permettant d'améliorer la sécurité, la fluidité et la fiabilité des services de trains de marchandises et de passagers sur la ligne.

Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité

RÉF. IFR 0064 | GPS ▸ JALON 2.1 ▸ 70 % | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,946	12,974	–	–	–	16,920

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Mont-Saint-Hilaire qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF.	IFR 0118	GPS ▸	PORTE 0	Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude et acquisition de terrain
RÉF.	PLA 8010	GPS ▸	JALON DÉMARRAGE	Enveloppe de concepts – Ligne Mont-Saint-Hilaire

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,003	0,324	0,523	–	–	0,850

Ligne Candiac

En fonction de 1887 à 1980, la ligne Candiac a été remise en service par l'AMT en 2001, comme mesure d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers majeurs. En réponse au succès immédiat de la ligne, l'AMT a progressivement bonifié l'offre de service. En 2005, la ligne a été prolongée de Delson vers Candiac et, en juillet 2009, le service a été déclaré permanent. En juin 2011, le service a été à nouveau accru afin d'atténuer l'impact de la fermeture partielle et temporaire du pont Honoré-Mercier. En 2012, la ligne Candiac représentait ainsi un achalandage annuel proche d'un million de déplacements. Cette ligne a bénéficié de la plus forte augmentation de sa clientèle au cours des dernières années, avec une croissance d'achalandage supérieure à 60 % entre 2007 et 2012.

Consciente de la demande pour un renforcement du service, l'AMT prévoit une série d'initiatives permettant d'améliorer la capacité, la rapidité, la fiabilité et la couverture du service offert sur cette ligne.

La plupart des gares de la ligne, initialement conçues de manière temporaire, bénéficieront d'un réaménagement permanent. La modernisation des gares, des quais et du mobilier urbain permettra d'augmenter le confort et le sentiment de sécurité de la clientèle. L'agrandissement et la réfection des stationnements permettront de simplifier l'accès aux équipements en automobile, mais aussi en transport collectif et actif, conformément aux objectifs stratégiques de prioriser la mobilité durable. Une attention particulière sera portée à l'optimisation de l'espace et à l'insertion des équipements au sein du milieu existant, afin de créer des milieux de vie de qualité autour des gares. L'implantation d'une gare supplémentaire à Lachine sera également réalisée via les mesures d'atténuation du chantier Turcot [réf. IFR 0156]. Grâce à l'amélioration des infrastructures ferroviaires sur certains tronçons et à l'aménagement d'un nouveau site de garage, la fréquence, la fiabilité et la qualité du service offerts sur la ligne seront améliorées.

Légende

- Trains de banlieue et gares
- Métro
- Voie réservée
- Gare intermodale
- Garage existant
- Express métropolitain
- Terminus métropolitain
- Stationnement incitatif
- Territoire de l'AMT

A. **Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent**

B. **Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires *(non illustré)***

C. **Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain**

D. **Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I *(non illustré)***

E. **Enveloppe de concepts – Ligne Candiac**

PROJETS EN RÉALISATION

Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

RÉF. IFR 0009 GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Saint-Constant a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. Le concept d'aménagement développé, qui inclut deux quais et un stationnement, s'inscrit dans le plan municipal de revitalisation de la rue Saint-Pierre. Ce plan municipal propose un parc linéaire longeant la rivière Saint-Pierre et un développement résidentiel. La gare est située dans un complexe multiservice entièrement réaménagé et agrandi, incluant des services diversifiés (café, épicerie, nettoyeur, garderie, etc.). L'aménagement permanent du stationnement prévoit 269 places.

Dans le cadre de l'accroissement de la capacité de cette ligne et hors de la portée budgétaire présentée ci-dessous, l'AMT compte éventuellement acquérir un terrain appartenant au Musée ferroviaire de Saint-Constant pour y aménager un stationnement satellite en partenariat avec le Musée ferroviaire et ainsi rendre plus accessibles les services de transport collectif.

De plus, dans l'attente de l'aménagement permanent de la gare, quelque 200 places de stationnement ont déjà été ajoutées sur le site dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers annoncés en 2012 par le gouvernement du Québec. Les coûts relatifs à ces mesures d'atténuation sont inclus au budget de ce projet et cette portion spécifique sera financée à 100 %.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,875	4,125	–	–	–	7,000

Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires

RÉF. IFR 0012 GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

L'achalandage de la ligne Candiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il a atteint en 2011 plus de 4 250 passagers par jour. Afin de répondre à la demande et d'offrir un meilleur service, il est prévu d'accroître la fiabilité et la fréquence des trains sur cette ligne. Il est cependant nécessaire d'apporter au préalable des améliorations aux infrastructures ferroviaires.

Le projet, qui est relié au projet Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent [réf. IFR 0002], inclut entre autres :

- l'amélioration du système de signalisation entre Delson et la jonction sud (connexion à la subdivision Westmount) ;
- l'ajout d'aiguillages motorisés au sud de Delson et d'une voie de liaison à la jonction de l'embranchement du Seaway pour améliorer la fiabilité et la flexibilité d'exploitation pour les rencontres de trains ou les dépassements en cas de panne ;
- l'amélioration des passages piétonniers et l'ajout de systèmes d'avertissement automatiques pour améliorer la sécurité des passagers ;
- l'ajout d'une voie d'évitement pour le trafic de marchandises sur la subdivision Lacolle pour réduire les interférences entre les trains de marchandises et les trains de banlieue ;
- la réfection et la motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour permettre la CCC, qui améliore la fluidité des trains ;
- la réalisation de travaux connexes.

Les travaux relatifs à ce projet ont été lancés en 2011 et progressent par lots.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	2,600	7,042	2,170	5,007	5,582	–	19,801

PROJETS EN PLANIFICATION ET INGÉNIERIE

Cette section regroupe des projets permettant de consolider et développer le service sur la ligne Candiac. Afin d'assurer l'inspection et l'entretien appropriés du matériel roulant, l'AMT prévoit aménager de façon permanente un site de garage en bout de ligne. Par ailleurs, en réponse au succès d'achalandage, elle étudie également la possibilité de réaménager la gare Sainte-Catherine de façon permanente, tout en tenant compte des projets de développement initiés par les Villes et leurs partenaires.

Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain

RÉF. IFR 0011 | GPS ▸ PORTE 1 | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,130	0,033	1,181	–	–	2,344

Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent – Phase I

RÉF. IFR 0002 | GPS ▸ PORTE 2 | AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	8,577	4,009	8,403	0,011	–	21,000

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Candiac qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF. IFR 0010 | GPS ▸ PORTE 0 | Gare Candiac – Aménagement permanent-- Étude et acquisition de terrain

RÉF. PLA 8011 | GPS ▸ JALON DÉMARRAGE | Enveloppe de concepts – Ligne Candiac

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,298	4,702	–	–	–	5,000

Développement et consolidation du réseau

Le succès croissant des trains de banlieue incite à développer le réseau et à consolider toujours davantage le service auprès de la clientèle, afin d'améliorer la compétitivité des transports collectifs et ainsi encourager le transfert modal.

Le réseau actuel de modes lourds permet déjà à 24 % de la population de la région métropolitaine de Montréal d'accéder à une gare de trains ou à une station de métro à une distance de 1 km de son domicile. La mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) va permettre d'améliorer la situation en facilitant considérablement l'accès des résidents de l'est de l'île et de la couronne est au réseau de trains de banlieue. Des études sont également menées afin d'améliorer la mobilité des personnes dans l'ouest de l'île.

A. **Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires**

B. **Train de l'Est (ligne Mascouche)**

C. **Enveloppe de concepts – Développement et consolidation du réseau** ***(non illustré)***

PROJETS MAJEURS

Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires

RÉF. IFR 0060 GPS PORTE 1 AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

L'AMT a amorcé des études d'ingénierie visant à documenter le projet du Train de l'Ouest. Ces travaux ont notamment conduit l'AMT, le MTQ et les partenaires à lancer un processus de travail plus large et concerté pour améliorer la mobilité des personnes dans l'ouest de l'île de Montréal. Un Bureau des partenaires a ainsi été mis en place et constitue une instance d'échange et de mise en commun des besoins de mobilité dans ce secteur. Ces travaux serviront à dresser un portrait clair des besoins et enjeux de mobilité et un diagnostic cohérent de la mobilité de l'Ouest, ce qui permettra de développer une vision concertée de la mobilité et de retenir la ou les solutions de desserte optimales pour l'ouest de l'île de Montréal.

Toutes les solutions proposées seront évaluées en fonction de leur cohérence avec les objectifs et la stratégie d'intervention convenue. À ce titre, les études du Train de l'Ouest seront soumises à l'analyse du Bureau de partenaires. Ce projet consiste à aménager un nouveau corridor ferroviaire dédié au transport de passagers permettant d'augmenter le service de trains de banlieue. Les ajouts de service projetés permettraient d'accroître significativement l'achalandage actuel de la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson. Rappelons que le ministre des Transports a demandé, en 2011, des analyses approfondies sur le projet, dont des études d'ingénierie préliminaire en vue de la réalisation du Train de l'Ouest. Les travaux d'avant-projet préliminaire de ce projet ont été présentés au Bureau des partenaires en juin 2013. La définition du projet optimal de desserte pour l'ouest de l'île sera complétée au premier trimestre 2014.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	5,815	1,945	8,427	7,042	–	23,229

Train de l'Est (ligne Mascouche)

RÉF. IFR 0125 IFR 0092 GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE AXE 3 TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION

Ce projet consiste à offrir un service de trains de banlieue aux résidents de l'est de l'île de Montréal ainsi qu'aux résidents des municipalités de Repentigny, Terrebonne et Mascouche.

Dès sa mise en service, cette ligne assurera cinq départs le matin et cinq retours l'après-midi, un aller-retour le midi et un autre en fin de soirée ; elle desservira les gares Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Saint-Léonard–Montréal-Nord, Saint-Michel–Montréal-Nord, Sauvé, Ahuntsic, Mont-Royal, Canora et la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier).

Ce projet nécessite les principaux travaux suivants :

- l'aménagement de 10 nouvelles gares, dont huit avec stationnement ;
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche (environ 13 km) ;
- l'ajout de nouvelles voies ferrées dans l'est de Montréal ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes (passages à niveau, aiguillages, signalisation, etc.) ;
- l'aménagement d'un site de garage en bout de ligne, à Mascouche (garage de nuit) ;
- l'acquisition de cinq locomotives bimodes neuves (électrique et diesel à gabarit réduit) ;
- l'acquisition de 30 voitures multiniveaux neuves.

Il convient de rappeler que le 7 juillet 2011, le Conseil du Trésor a confié à IQ un mandat d'examen pour étudier l'évolution budgétaire du projet et établir un mécanisme de suivi. Sur la base de cet examen, le Conseil des ministres a autorisé l'AMT, le 19 janvier 2012, à poursuivre la réalisation de ce projet à l'intérieur de certaines balises budgétaires et d'échéancier. Un comité de gérance, présidé par le président-directeur général de l'AMT, a été mis sur pied afin de suivre l'évolution du projet jusqu'à la mise en service du Train de l'Est. Le budget global du projet a été établi à 671,4 M$. La portion du budget relative à l'accessibilité des infrastructures pour les personnes à mobilité restreinte est incluse dans le budget ci-dessous. Il convient de noter que parallèlement à ce budget de réalisation, une enveloppe pour gestion des risques de 90 M$ placée sous la responsabilité du MTQ a été réservée par le gouvernement pour ce projet. Une première tranche de 24,9 M$ de cette enveloppe a été accordée par le ministre des Transports en octobre 2013.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	625,072	71,228	–	–	–	696,300

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets de développement et de consolidation du réseau qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes.

RÉF. PLA 0003 GPS > PORTE 0 Trains de banlieue – Développement du réseau – Études

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,193	0,404	0,403	–	–	2,000

Mesures d'atténuation

Des solutions à la congestion routière

Depuis trois ans, dans un contexte où le réseau routier est extrêmement sollicité et où les coûts associés à la congestion routière sont majeurs, le programme Mobilité Montréal permet de mettre en place rapidement et à moindre coût des mesures incitant la population à utiliser des modes de déplacement à la fois plus durables et plus efficaces.

Les mesures couvrent trois volets :

- **la gestion de la circulation routière**
- **la bonification des services en transport collectif**
- **l'amélioration de la communication**

RÉALISATIONS 2011-2013 – En 2011, des investissements de l'ordre 110 M$ ont été annoncés par le gouvernement du Québec, suivis en 2012 d'une seconde vague de mesures totalisant plus de 26 M$. Dans le cadre de ce programme, des mesures significatives d'amélioration du service de transport collectif ont été réalisées dans la région, la plupart s'étant concrétisées à très court terme.

PROGRAMME 2013-2014 – Fort de ce succès, le gouvernement du Québec a annoncé en mars 2013 des investissements de 40 M$ pour atténuer les effets de congestion entourant le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot [réf. IFR 0156]. Enfin, en juin 2013, le MTQ a fait l'annonce d'un budget de 26 M$ pour des mesures d'atténuation en transport collectif [réf. IFR 0157].

PRÉVISION 2014-2015 – Le programme présenté dans le présent PTI [réf. IFR 0160] est conditionnel à l'approbation du MTQ.

PROJETS MAJEURS

Mesures d'atténuation 2013-2014

RÉF. IFR 0157 GPS ▸ JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

De nombreux chantiers routiers sont en cours ou seront bientôt lancés dans la région métropolitaine de Montréal. Pour amoindrir les effets de la congestion routière et pour accroître l'utilisation du transport collectif, diverses mesures d'atténuation ont été annoncées par le MTQ. L'AMT est responsable de l'aménagement de plusieurs d'entre elles, notamment :

CHANTIER PONT HONORÉ-MERCIER / ÉCHANGEUR SAINT-PIERRE :

- Stationnement La Prairie

CHANTIER PONT CHAMPLAIN / TURCOT / BONAVENTURE :

- Bonification du programme de covoiturage
- Stationnement Chambly
- Travaux à la gare Vaudreuil

CHANTIER LAVAL / COURONNE NORD :

- Stationnement Blainville
- Stationnement covoiturage A-15
- Stationnement Saint-Jérôme

CHANTIER LONGUEUIL / COURONNE SUD :

- Aménagement du terminus Radisson
- Stationnement Sainte-Julie

CHANTIER EST DE L'ÎLE / A-25 :

- Ajout de supports et d'abris à vélo
- Stationnement Terrebonne
- Voie réservée A-440

Ces grands chantiers auront un impact certain sur la circulation automobile et, par extension, sur la vitalité économique de la région. C'est pourquoi des mesures d'atténuation de la congestion routière sont requises à court, moyen et long termes.

L'AMT entend apporter son soutien aux gouvernements et aux Villes en finançant des mesures de transport collectif pour réduire les impacts découlant des grands chantiers routiers. La mise en place de ces mesures d'atténuation de la congestion se fera en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires concernés et dans une perspective de vision régionale. L'AMT y voit une opportunité pour attirer de nouveaux utilisateurs du transport collectif.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	3,460	10,264	–	–	–	13,724

Mesures d'atténuation Turcot 2013-2014

RÉF. IFR 0156 GPS ▸ JALON 2.2 ▸ 100 %

Dans le cadre des travaux à l'échangeur Turcot, le MTQ a annoncé une série de mesures, financées à 100 %, visant à amoindrir les effets de la congestion routière. Ces mesures sont notamment :

- Location de terrain pour le terminus Centre-ville
- Nouvelle gare Lachine-Victoria
- Stationnement incitatif à la gare Lachine
- Voie réservée sur l'A-13 – Étude

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	4,515	8,453	–	–	–	12,968

ENVELOPPE DE CONCEPTS

Cette provision servira à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux mesures d'atténuation de la congestion routière qui pourraient se présenter en cours d'année.

RÉF. IFR 0160 GPS ▸ JALON DÉMARRAGE Mesures d'atténuation 2014-2015

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de $)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2014	2015	2016	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	–	11,250	3,750	–	–	15,000

Annexe A

Équipements et infrastructures métropolitains

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
		STATIONNEMENTS	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
Lignes		2013	2013	2013	2012	2013	2013/2012
Deux Montagnes	12	8	487	6 041	7 864 800	7 679 900	2,4%
Vaudreuil-Hudson	18	14	581	3 709	3 869 500	3 873 000	0,1%
Saint Jérôme	10+3	6	278	3 407	2 482 700	2 549 800	2,7%
Mont Saint Hilaire	6+1	6	369	3 258	2 233 600	2 222 400	0,5%
Candiac	5+3	4	163	1 761	996 100	1 035 300	3,9%
TOTAL	**51**	**38**	**1 878**	**18 176**	**17 446 700**	**17 360 400**	**-0,5%**

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE GARE (M+O train)		
	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	ACHALANDAGE	TAUX D'OCCUPATION		RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
DEUX-MONTAGNES	2013	2013	Prév. 2013	Réel 2012	Prév. 2013	2012	2013	2013/2012
Deux Montagnes	248	1 270	286 400	94%	90%	1 703 500	1 601 400	6,0%
Grand Moulin	44	345	73 600	85%	85%	485 000	461 900	4,8%
Sainte Dorothée	21	1 103	242 100	89%	87%	1 012 200	1 027 800	1,5%
Île Bigras	15	68	16 000	96%	94%	162 700	150 100	7,7%
Roxboro-Pierrefonds	47	887	214 600	99%	96%	1 459 000	1 392 700	4,5%
Sunnybrooke	21	524	125 600	96%	95%	781 900	809 000	3,5%
Bois Franc	21	754	172 400	95%	91%	824 600	819 100	0,7%
Du Ruisseau	21	1 090	208 900	80%	76%	693 300	714 300	3,0%
Montpellier	14	-	-	-	-	668 100	657 400	-1,6%
Mont Royal	21		-	-	-	602 300	567 700	5,7%
Canora	14					452 500	457 100	1,0%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	6 884 600	6 701 400	2,7%
SOUS-TOTAL	487	6 041	1 339 600	91%	88%	13 729 700	13 359 900	-2,4%
VAUDREUIL-HUDSON								
Hudson	7	47	3 900	39%	33%	24 300	17 900	26,3%
Vaudreuil	24	831	147 700	68%	71%	432 500	449 500	3,9%
Dorion	54	140	19 600	54%	56%	174 700	172 300	1,4%
Pincourt-Terrasse Vaudreuil	13	184	44 600	89%	97%	221 200	232 300	5,0%
Île Perrot	37	290	55 000	85%	76%	240 100	241 800	0,7%
Sainte Anne de Bellevue	15	336	49 300	60%	58%	180 500	188 400	4,4%
Baie d'Urfé	15	72	11 800	80%	65%	85 400	86 500	1,3%
Beaurepaire	30	43	6 000	73%	56%	196 500	179 000	8,9%
Beaconsfield	78	465	109 500	97%	94%	779 600	771 600	1,0%
Cedar Park	45	27	6 700	98%	99%	221 400	224 800	1,5%
Pointe Claire	62	745	90 600	61%	48%	377 600	392 900	4,1%
Valois	45	115	25 700	96%	89%	285 300	269 100	5,7%
Pine Beach	30	-	-	-	-	149 200	153 500	2,9%
Dorval	32	402	80 200	83%	79%	263 600	255 300	3,1%
Lachine	76	-	-	-	-	265 200	268 200	1,1%
Montréal Ouest	15	12	3 000	97%	100%	488 700	493 900	1,1%
Vendôme	-	-	-	-	-	1 402 400	1 327 500	5,3%
Lucien L'Allier	-	-	-	-	-	1 950 900	2 021 500	3,6%
SOUS-TOTAL	581	3 709	653 800	74%	70%	7 759 100	7 765 000	0,1%
SAINT-JÉRÔME								
Saint Jérôme	30	588	119 900	78%	81%	312 600	318 700	2,0%
Blainville	32	582	115 900	79%	79%	396 800	399 600	0,7%
Sainte Thérèse	53	680	141 000	89%	83%	595 700	591 600	-0,7%
Rosemère	43	431	75 500	77%	70%	445 800	428 900	-3,8%
Sainte Rose	46	756	123 600	60%	65%	397 000	429 300	8,1%
Vimont	14	370	66 800	74%	72%	222 300	247 700	11,4%
De la Concorde	53	-			-	717 200	742 500	3,5%
Bois de Boulogne	7	-				134 700	140 700	4,5%
Chabanel	-	-				82 700	90 700	9,7%
Parc	-	-			-	888 600	915 500	3,0%
Montréal Ouest					-	104 700	124 700	19,1%
Vendôme	-	-	-	-	-	179 600	181 200	0,9%
Lucien L'Allier	-	-	-	-	-	487 800	488 500	0,1%
SOUS-TOTAL	278	3 407	842 700	76%	75%	4 965 500	5 099 600	2,7%
MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont Saint Hilaire	30	824	150 900	82%	73%	489 900	485 800	0,8%
McMasterville	90	731	86 900	52%	47%	342 700	325 400	5,0%
Saint Basile le Grand	148	467	97 000	88%	83%	393 700	389 500	1,1%
Saint Bruno	35	553	106 400	78%	77%	322 700	310 500	3,8%
Saint Hubert	30	427	83 000	88%	77%	320 000	337 000	5,3%
Saint Lambert	36	256	59 500	96%	93%	373 200	383 000	2,6%
Gare Centrale	-	-				2 224 800	2 213 600	0,5%
SOUS-TOTAL	369	3 256	583 700	78%	71%	6 467 000	6 444 800	-0,3%
CANDIAC								
Candiac	7	375	45 400	44%	48%	112 900	116 600	3,3%
Delson	7	170	11 300	36%	26%	72 100	77 100	6,9%
Saint Constant	47	367	80 500	75%	87%	217 900	208 700	4,2%
Sainte Catherine	86	849	131 900	65%	62%	474 900	487 700	2,7%
LaSalle	16				-	104 000	109 000	4,8%
Montréal-Ouest	-					81 400	95 100	16,8%
Vendôme	-	-		-	-	444 900	460 400	3,5%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	484 200	516 000	6,6%
SOUS-TOTAL	163	1 761	269 100	58%	61%	1 992 300	2 070 600	3,9%
TOTAL	**1 878**	**18 176**	**3 488 700**	**79%**	**76%**	**34 893 600**	**34 720 900**	**-0,5%**

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS 2013	PLACES VÉLOS 2013	PLACES AUTOS 2013	RÉSULTATS 2012	PRÉVISION 2013	VARIATION 2013/2012
Express Chevrier	3	1	74	2 313	1 569 200	1 623 800	3,5%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**3**	**1**	**74**	**2 313**	**1 569 200**	**1 623 800**	**3,5%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES 2013	RÉSULTATS 2012	VARIATION 2012/2011
Angrignon	4	23	6 586 400	2,7%
Panama	5	45	2 365 100	4,8%
Cartier	2	23	4 788 000	2,0%
Centre Ville	10	64	12 473 900	3,0%
Côte Vertu	3	27	13 254 300	5,2%
De Montarville	2	10	248 100	4,6%
Henri Bourassa Nord	2	7	780 200	19,6%
Henri Bourassa Sud	1	15	5 502 400	16,3%
Le Carrefour	2	12	505 000	0,6%
Longueuil	7	67	13 295 600	4,8%
Montmorency	3	19	5 482 300	1,3%
Radisson	6	18	4 059 300	5,8%
Repentigny	2	9	399 700	3,5%
Saint Eustache	1	8	337 600	15,6%
Sainte Thérèse	2	14	874 300	6,7%
Terrebonne	2	23	1 893 600	6,7%
TOTAL		**384**	**72 845 800**	**-0,3%**

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Accès Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/A Bonaventure/TCV	oui	11,2	10,8
Parc	oui	3,5	3,0
Newman	-	3,2	3,2
Pie IX	-	8,5	8,5
Saint Jean Baptiste/R132 138/Accès Mercier	oui	6,2	0,1
Taschereau	oui	5,4	5,4
Accès Taschereau	-	0,5	-
Concorde/Notre Dame	-	2,7	2,7
Côte des Neiges	-	5,1	4,8
Henri Bourassa	-	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R 116	-	1,2	1,3
R 125/ Pie IX (Laval)[1]	oui	1,0	0,0
R 132/Montbrun	-	2,0	-
René Lévesque/Notre Dame	oui	8,0	8,0
Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
TOTAL		**86,7**	**73,5**

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES				ACHALANDAGE AUTO		
	VÉLOS 2013	AUTOS 2013	TAUX D'OCCUPATION Réel 2012	TAUX D'OCCUPATION Prév. 2013	RÉSULTATS 2012	PRÉVISION 2013	VARIATION 2013/2012
Angrignon	91	733	64%	61%	118 200	112 600	4,7%
Beauharnois		50	37%	37%	4 600	4 700	2,2%
Brossard Chevrier	74	2 313	91%	90%	531 600	523 500	1,5%
Brossard Panama	115	948	99%	94%	237 200	223 200	5,9%
Cartier	59	596	96%	94%	144 800	140 200	3,2%
Chambly	15	409	89%	97%	87 700	99 900	13,9%
Châteauguay	15	499	93%	87%	101 400	109 300	7,8%
De Montarville	35	307	94%	84%	72 400	65 100	10,1%
De Mortagne	15	125	21%	18%	6 700	5 800	13,4%
Église Saint Sylvain[1]		70		26%		4 600	
Georges Gagné	14	432	88%	83%	96 300	90 200	6,3%
La Prairie	7	567	90%	92%	129 100	131 200	1,6%
Le Carrefour	37	226	27%	29%	15 300	16 500	7,8%
Longueuil	376	2 390	55%	56%	329 900	334 800	1,5%
Mercier		33	93%	82%	7 700	6 800	11,7%
Montmorency	267	1 327	91%	90%	289 800	297 500	2,7%
Namur	14	428	96%	94%	103 200	101 000	2,1%
Radisson	30	525	99%	96%	131 600	125 900	4,3%
Repentigny	14	291	79%	85%	58 000	62 100	7,1%
Seigneurial	9	125	44%	53%	14 000	16 600	18,6%
Saint Eustache	45	20	77%	66%	3 900	3 300	15,4%
Sainte Julie	29	342	93%	83%	56 200	68 900	22,6%
Saint Martin[1]		294	2%	3%	200	2 300	
Sherbrooke		250	59%	62%	37 100	39 100	5,4%
Terrebonne	63	1 265	76%	81%	243 400	258 600	6,2%
TOTAL	**1 324**	**14 565**	**80%**	**81%**	**2 820 300**	**2 843 700**	**0,8%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	**3 202**	**32 741**	**80%**	**78%**	**6 361 300**	**6 332 400**	**-0,5%**

[1] Mise en place temporaire dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion routière

Annexe B

Autorisations ministérielles

Cette section présente les projets pour lesquels une lettre d'autorisation ministérielle a été reçue, en date du 8 novembre 2013, autorisant ainsi la dépense budgétaire partielle ou totale des projets.

AUTORISATIONS PARTIELLES

IFR 0104	Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique
IFR 0105	Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures
PLA 0001	Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau
IFR 0109	Programme Réno-Tunnel
IFR 0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures
IFR 0076	Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires
IFR 0009	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
IFR 0012	Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires

AUTORISATIONS TOTALES

TI 0015	Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II
IFR 0074	Centre d'entretien et site de garage Lachine
MRO 0006	Corridors du CP – Travaux d'infrastructures
TI 0017	Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications
IFR 0054	Jonction de l'Est – Étagement
IFR 0006	Ligne Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité
IFR 0007	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
IFR 0125 IFR 0092	Train de l'Est (ligne Mascouche)
IFR 0156	Mesures d'atténuation Turcot 2013-2014
IFR 0157	Mesures d'atténuation 2013-2014

AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

amt.qc.ca